BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

*S
J
103
H63
1914
v.13
ex.2

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

VOLUME 13

TROISIÈME SESSION DU DOUZIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1914

VOVUME XLVIII

Voir aussi la liste numérique, page 23.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DU

PARLEMENT DU CANADA

TROISIEME SESSION, DOUZIEME PARLEMENT, 1914

A

Actionnaires de la Banque d'Epargnes de la cité et du district de Montréal et La Caisse d'Economie de Notre-Dame de Québec, Liste des, le 31 décembre 1913.. 58
Actionnaires des banques autorisées le 31 décembre 1913 6
Affaires des Sauvages, rapport des... 27
Affaires extérieures—Rapport des ... 29*e*
Affaires rurales, correspondance concernant les demandes que les vaisseaux appartenant à la marine assistant aux régattes ou célébration en 1912-1913.. 227
Agriculture, ministère de l'—; correspondance avec le—*re* importation d'animaux de race au Canada.. .. 260
Agriculture, Ministère de l'—; nombre de conférenciers, d'inspecteurs, etc., appartenant au—dans la province de la Nouvelle-Ecosse, etc.. 253
Agriculture, Rapport du Ministère de l'—pour l'exerciee clos le 31 mars 1914.. 15
Animaux de race *re* noms et adresses des personnes chez lesquelles il a été placé des animaux de race.. .. 294
Archives: documents *re* Histoire constitutionnelle du Canada, 1791-1818, etc.. .. .. 29*c*
Arichat, N.-E., *re* édifices publics à, dépenses à ce sujet, etc.. .. .. 232(2*m*)
Armstrong, David, courrier de la ville de Sherbrooke, *re* renvoi, etc... .. 70(2*b*)
Asiatiques: immigration des—etc., relativement au décret de l'Exécutif rendu le 19 décembre 1913, restreignant cette immigration dans la Colombie-Britannique.. 261
Association canadienne de Sylviculture, représentations faites par l'—au gouvernement, etc.. 45
Association forestière, canadienne, documents, *re*.. 45

A

Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1913: Vol. I, Parties A à J; Vol. II, Parties K à U, et Vol. III, Parties V à Y.. 1

B

Balances non réclamées, dividendes impayés, etc.. 7
Bande des Sauvages Montagnais, *re* avances faites à la—par l'agence des Sept Isles, de Québec.. 287
Banque de Pictou, documents *re* constitution en coopération et autorisation de la—aussi *re* liquidation des affaires de la—etc.. .. .. 243*b*
Banques autorisées du Canada en liquidation depuis la Confédération—nombre des—date dans chaque cas, etc.. 183
Banques, actionnaires des banques autorisées du Canada jusqu'au 31 décembre 1913.. 6
Banques, soldes non réclamées, etc., dans les 7
Barrage *Stevens* à travers la rivière Trent. Documents se rapportant aux privilèges de force motrice relativement au.. 262
Barré, Etienne, Trudeau, Jos., de la municipalité du Bassin de Chambly *re* pétition de—au ministre de la Justice.. 214
Bassin de radoub, devis, soumissions, etc., *re* bassin de radoub projeté, à Lauzon, Qué.. .. .. 232*d*
Bateau de patrouille *Davis* et homarderie—frais encourus par—saison de 1912.. 40
Baux de terres à pâturage, règlements *re* des terres fédérales inoccupées, etc.. 149
Bélanger, Capitaine du steamer *Eureka;* correspondance entre ce der-

B

nier et le ministère de la Marine et des Pêcheries, année 1912 249
Bergeron, J. G. H., commissaire enquêteur, Rapport fait par—*re* Dr J. D. Pagé, Québec, année 1913 60
Bergeron, J. G. H., relevé indiquant la date de la nomination de—les appointements, frais de voyage, nombre d'enquêtes, etc. 77*d*
Bertrand, Madame C. F., Dionne Arthémise, *re* achat de terre de—se rapportant aux travaux, etc. 232*y*
Bétail *re* achat du—par Howard Corning, de Yarmouth, N.-E., dans les provinces maritimes, etc.. 295
Bhwagen Singh, un prêtre Sikh, correspondance *re* la déportation de—etc. 267
Bibliothèque du Parlement, rapport du comité mixte de la.. 33
Billets de la Trésorerie escomptes depuis le 31 mars 1913 57
Blais, M. C., Documents *re* démission des chantiers de l'Etat à Saint-Joseph de Sorel et nomination du remplaçant.. 146
Blé, frais de transport du—de Fort-William ou Port-Arthur aux ports des lacs canadiens par les steamers du Pacifique-Canadien et autres lignes, année 1912.. 254
Blé, quantité de—par qualité reçue aux élévateurs de Fort-William 102
Blé, quantité de—par qualité reçue aux élévateurs de Fort-William et de Port-Arthur, 1910-11, 1911-12.. .. 240
Boîtes pour colis postaux *re* boîtes rurales—contrats pour, etc.. 224
Bourinot, John C., Réponse, *re* télégrammes, lettres, etc., reçus ou envoyés à—par le ministère des Douanes durant les années 1895-6-7.. .. 49
Bourinot, John C., saisies pratiquées par—comme officier du service préventif et percepteur au port de Hawkesbury, N.-E., etc.. .. .. .. 49*a*
Brise-lames à Blue-Rock, Antigonish, N.-E.. .. .. 232*v*
Brise-lames à Goulman's-Point, comté de Guysborough, N.-E., correspondance *re*.. .. .. 232*f*
Brise-lames à Green-Point, comté de Gloucester, N.-B., *re* construction d'un.. 165
Brise-lames à Meat-Cove, N.-E., etc.
" à White-Point, N.-E., etc.
" à Mill's-Harbour, N.-E., etc. 271
" à McLeod's, Ingonish, etc.
" à Breton-Cove, N.E.. 271
" à Petit Bras d'Or, N.-E.
" à Cap-Dauphin, N.-E.. .. 271
" à la Pointe-Anconi, N.-E.
" à Jamesville, N.-E. 271
" au Graff, Halifax, N.-E.. .. 232(2s)
Brise-lames, documents, etc., *re* construction de—par la compagnie canadienne Vickers, de Montréal.. .. 301
Bruce, James, *re* tous documents se rapportant à l'inscription et à l'annulation de l'inscription de homestead de.. .. .. 110*e*
Budget pour l'exercice clos le 31 mars 1915.. 3

B

Budget supplémentaire pour l'exercice clos le 31 mars 1914.. .. .. 3½
Budget supplémentaire pour l'exercice clos le 31 mars 1915.. 4
Bureau de poste à Eganville, comté de Renfrew, *re* emplacement et érection du.. .. .. 232*f*
Bureau de poste :—
Bureau de poste de Masinasin, province de l'Alberta, *re* changement de situation du, etc.. 72
Bureau de poste du Moulin-Basinet, Saint-Jean-de-Matha, comté de Joliette, *re* fourniture du 73
Ministère des Postes—concernant la production d'un échantillon de serrures et clef brevetées, etc.. .. 74
Ministère des Postes, correspondance entre la, et Alleyn Taschereau, avocat, *re* cadenas pour les sacs de malle.. .. .. 74*a*
Ministère des Postes, correspondance entre la, et MM. A. de Macdonald, Elzéar Montpetit et autres.. 75
Documents *re* changement des directeurs de la poste de Port-Daniel-Centre, Avignon, New-Richmond, Black-Cape, Qué., etc.. .. .. .. 75*a*
Documents *re* déménagement du bureau de poste du magasin de Alex. Robertson, Red-Point, I.P.-E., etc.. .. .. 75*b*
Documents *re* plaintes contre John A. Campbell, directeur de la poste de New-Richmond, Qué., etc.. .. 75*c*
Correspondance entre le ministère des Postes, l'inspecteur des Postes de Saint-Jean, N.-B., et le directeur de la poste à Kouchibougac, N.-B., de vente des timbres-poste, etc.. 76
Re nouveaux bureaux de poste ouverts dans le comté de l'Islet, noms des directeurs de la poste, revenus et dépenses, etc. 142
Nominations des gardiens du bureau de poste à Rigaud, Qué,, etc.. .. 77*m*
Nombre de personnes nommées dans le service Intérieur des—par le gouvernement actuel, noms, appointements, etc.. .. .. 104*f*
Documents *re* ouverture du bureau de poste nommé Giasson, paroisse de Saint-Aubert, comté de l'Islet.. 142*a*
Edifices à Saskatoon, *re* achat d'un emplacement pour 232*h*
Edifice à Halifax, achat d'un emplacement pour—sur la rue Gottingen.. .. .. 232*u*
Bureau de poste à Canning, N.-E., *re* achat d'un emplacement pour.. 232*w*
Bureau de poste dans le village d'Eganville. Correspondance *re* emplacement et érection du.. .. .. 232*z*
Bureau de poste dans le village d'Eganville—réponse supplémentaire.. .. .. 232(2*f*)
Bureau de poste dans le village d'Eganville—autre réponse supplémentaire, etc.. .. .. 232(2*g*)
Directeur général des Postes, rapport du—pour l'exercice terminé le 31 mars 1913.. 24

C

Campbell, John, et Albert E. Mulligan, correspondance *re* expropriation de terrain de.. .. .. 232(2*k*)
Camp d'Aldershot, N.-E., comptes *re* approvisionnements pour les exercices pendant l'été et l'automne, en 1913.. 256
Camp d'Aldershot, N.-E., *re* fourniture de la glace pendant la saison de 1914, etc.. .. .. 256*a*
Canadian Contracting Co., donnant les noms des promoteurs et des pouvoirs conférés à la compagnie par lettres patentes.. 194
Canadian National Bureau of Breeding, Ltd., date de constitution en corporation de, noms, etc., des membres de.. 289
Canadian Northern Railway Co.:—
No. 1. Copie de l'acte de fiducie, en date du 30 juin 1903 entre la compagnie et la British Empire Trust Co., etc.. 269
No. 2. Copie de l'acte de fiducie en date du 6 mai 1910, entre la compagnie et la British Empire Trust Co., etc.. .. .. 269*a*
No. 3. Copie de l'acte de fiducie en date du 19 novembre 1913, entre Mackenzie Mann, Ltd., et la British Empire Trust Co., etc.. .. .. 269*b*
No. 4. Etat des dettes flottantes de la compagnie du chemin de fer au titre général du réseau du chemin de fer Canadian-Northern.. 269*c*
No. 5. Etat des valeurs nanties en garantie accessive aux emprunts temporaires du réseau du chemin de fer Canadian-Northern 269*d*
No. 6. Etat de l'estimation de l'ingénieur relativement au coût de l'achèvement du réseau de chemin de fer Canadian-Northern.. .. .. 269*e*
Etat du capital-actions autorisé et émis ainsi que mentionné dans la première annexe.. .. .. 269*f*
Estimation approximative des améliorations du réseau du chemin de fer Canadian-Northern pendant six années.. .. .. 269*g*
Etat se rapportant à la manière de financer le réseau du chemin de fer Canadian-Northern jusqu'au 31 décembre 1913.. .. .. 269*h*
Papiers et états *re* réseau du chemin de fer Canadian-Northern, etc. .. 269*i*
Copie de l'acte de fiducie en date du 4 octobre 1911, chemin de fer Canadian-Northern à la Guardian Trust Co., Limited, etc. 269*j*
Liste des compagnies dont le stock total est possédé par la compagnie du chemin de fer Canadian-Northern, etc.. .. .. 269*k*
Autres états se rapportant à la manière de financer le réseau du chemin de fer Canadian-Northern.. 269*l*
Canal de la vallée de la Trent, correspondance *re* enquête par M. Ferguson concernant les affaires du.. .. 190
Canal de Soulanges, noms des employés sur le, leurs appointements, la date de leur emploi, etc.. 127

C

Canal Lachine, *re* annulation des baux de lots riverains par le gouvernement, dates de l'annulation, noms des locataires, etc.. .. .. 80*a*
Canal Lachine, *re* annulation des baux de lots riverains par le gouvernement, période pendant laquelle ces baux ont été en vigueur, etc.. .. 80*c*
Canal Rideau, *re* permis aux clubs d'ériger des hangars à embarcations sur le—entre le pont de l'avenue Laurier et les écluses d'Hartwell .. 80*b*
Cap-Breton-nord et Victoria, Cap-Breton-sud, Antigonish et Inverness, noms des témoins dans les enquêtes tenues par H. P. Duchemin dans les comtés de, etc.. .. .. 93*b*
Cap-Breton-nord et Victoria, Cap-Breton-sud, Antigonish et Inverness, noms des témoins dans les enquêtes tenues par H. P. Duchemin dans les comtés de—réponse supplémentaire, *re*.. .. .. 93*e*
Cap-Breton-nord et Victoria, Cap-Breton-sud, Antigonish et Inverness, noms des témoins dans les enquêtes tenues par H. P. Duchemin dans les comtés de, etc., réponse supplémentaire, *re*.. .. .. 93*h*
Cap-Breton-nord et Victoria—prolongement du chemin de fer dans la—brise-lames, quais, ouverture de ports dans, etc.. 271
Central Ry. Co. of Canada; rapport annuel par la—au ministère des chemins de fer.. 136
Central Ry. Co. of Canada, *re* demande de la—pour changement de routes au ministère des Chemins de fer et Canaux.. 82
Champ de tir, près Lewis, I.P.-E., tous documents se rapportant à l'achat du.. 255
Chemin de fer de la baie d'Hudson, *re* provisions, fournitures expédiées au Port-Nelson durant 1913 par le gouvernement pour la tête de ligne à cet endroit.. 201
Chemin de fer de Salisbury et Albert, rapport annuel fait par le—au ministère des Chemins de fer.. 137
Chemin de fer du Cap-Breton *re* achat du—par l'Etat et construction de la ligne de Saint-Pierre à Sydney et à Louisbourg.. 171
Chemin de fer du Pacifique-Canadien, copie de tous contrats avec le département *re* station conjointe au Palais, cité de Québec.. .. .. 114*b*
Chemin de fer et Canaux, rapport du ministère des—pour l'exercice clos le 31 mars 1913.. 20
Chemin de fer Intercolonial:—
Réponse *re* montants des recettes et dépenses sur le—durant les mois d'avril, mai et juin 1913, aussi même réponse *re* mois correspondants de 1912; aussi frais d'exploitation, etc., pendant les mêmes périodes.. 126
Revenu total du—durant l'exercice 1912-1913; revenu à l'est et à l'ouest de Campbellton, N.-B.. .. 126*a*

C

Chemin de fer Intercolonial—*Suite.*
Noms des personnes dont on a exproprié les terres pour l'embranchement de Dartmouth et de l'établissement Dean du.. 128
Documents *re* reclamation pour dommages causés par le feu dans le village de Hopewell, comté de Pictou, N.-E.. .. .. 85*a*
Division électrique à Moncton, conduite de John W. Gaskin et autres, coût de l'enquête dans la, etc.. .. .. 93*i*
Documents *re* perte de cheval tué le 10 septembre 1913, appartenant à John Roy, d'Amqui.. 152
Re augmentation du fret sur le bétail transporté; tarif du 1er mai 1913 comparé au tarif d'avril 1909.. 153
Convention—copie de la—entre les chemins de fer du gouvernement canadien et la compagnie du Pacifique-Canadien *re* fret et passagers entre Halifax et Saint-Jean sur l'Intercolonial, faisant de Halifax le port terminal, etc. 155
Re tout marché conclu entre le—, et le chemin de fer Pacifique-Canadien en 1913 *re* traction du fret et des voyageurs du P.C. entre Saint-Jean et Halifax.. 173
Re taux de fret minimum local, petits colis sur le—avant le 10 octobre 1911, aussi taux actuel sur les mêmes jusqu'au 12 février 1914.. 189
Re papiers, plans, etc., au sujet de raccourcir la distance entre Pictou et Port-Mulgrave et raccordement de pont.. 197
Re achat de quantité de houille pour le—aux Etats-Unis pendant les quelques derniers mois.. 199
Re époque à laquelle le chemin de fer Intercolonial a pour la dernière fois demandé des soumissions pour la fourniture de la houille, aussi chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, nombre reçu, etc.. .. .. 199*a*
Re taux de fret sur la farine, le foin, l'avoine, le bois de construction, etc., entre Bathurst, N.-B., et la jonction de Nepisiguit, et autres endroits, etc.. 200
Re achat de la propriété à Moncton appartenant à feu P. S. Archibald, maintenant occupée par le surintendant général.. .. .. 202*a*
Taux de fret sous l'ancien tarif sur le poisson frais, séché et préparé, la mélasse, etc., depuis la jonction de Gloucester et Bathurst jusqu'à Saint-Jean.. 203
Copie de tous documents, etc., *re* déviation projetée de l'Intercolonial de la station de Linwood, par Linwood, le Cap-Jack, etc.. .. .. .. 117*d*
Noms des entrepreneurs, etc., pour la pose de la double voie de la Courbe de la Chaudière à Saint-Romuald, Qué., de Nelson à la Jonction D, N.-B.. .. .. 117*e*

C

Chemin de fer Intercolonial—*Suite.*
Re élimination des rampes actuelles, remplacement des ponts légers par d'autres plus lourds et tous les rapports à ce sujet par F. P. Gutelius.. .. .. 117*f*
Re recettes totales dans la division 3, relativement au trafic des voyageurs, années 1910, 1911, 1912, 1913.. .. .. 126*b*
Re achat de la propriété à Moncton, N.-B., autrefois appartenant à feu P. S. Archibald, etc.. .. .. 202*b*
Re retraite de Amasa E. Killam, un employé de l'Intercolonial.. 229
Nombre des mécaniciens employés à Moncton et leurs noms; nombre des mécaniciens autrefois à l'emploi du Pacifique-Canadien, etc.. 235
Règles et règlements *re* employés sur le chemin de fer Intercolonial et de l'île du Prince-Edouard.. 242
Tous documents concernant le refus du ministère de permettre aux employés du chemin de fer de se rendre au camp de la milice l'année dernière.. 270
Prolongement du chemin de fer aux terrains de ballast à Sydney, N.-E., au quai aux Mines de Sydney, etc.. 271
Nombre de passagers, tonnes de fret, recettes totales, nombre de wagons, etc., transportés par le chemin de fer Pacifique-Canadien sur l'Intercolonial en vertu de la convention entre les dits chemins de fer, du 13 novembre 1913, au 31 mars 1914, etc.. 283
Etat indiquant le nombre de wagons achetés pendant les six derniers mois, la quantité, le prix, etc. .. 199*b*
Chemin de fer Québec Oriental et chemin de fer Atlantic, Québec et de l'Ouest, correspondance *re* acquisition par l'Etat comme ligne d'embranchement de l'Intercolonial, etc. 117*a*
Chemin Métapédia, comtés de Rimouski et de Bonaventure, documents *re* réparations au 232*o*
Chesley, village de, Bruce-sud, *re* installation de boîtes et lettres à, etc. 209
Chinois, nombre de, arrivés au Canada pendant les années 1911, 1912 et 1913.. 196
Cimon, l'honorable M. le juge, *re* montant des deniers reçus par, de 1890 à 1913, pendant qu'il était attaché au district de Kamouraska 280
Cité d'Ottawa, commission nommée pour l'embellissement de la—et alentours, correspondance, etc., *re*.. .. 91d
Cité d'Ottawa, correspondance entre la—et le gouvernement *re* fourniture d'eau pure pour la ville et les édifices publics.. 175
Citoyens des Etats-Unis—combien ont été employés par l'Etat depuis le 1er novembre 1911.. 94
Colombie-Britannique, terres des sauvages dans la—enquête de N. W. White en qualité de commissaire au cours de 1912-13.. 130

C

Colonels, colonels honoraires, lieutenant-colonels, *re* rapport indiquant le nombre de personnes nommées par le ministre de la Milice du 11 octobre au 31 mars 1914.. 218
Colpitts, Gustavus A., *re* détention à Rimouski sur le steamer en septembre 1911, par des employés de l'Etat, etc.. 195
Commerce, rapport du—exercice terminé le 31 mars 1913 :—
(Partie I—Commerce canadien) .. 10
(Partie II—Commerce canadien avec (1) la France, (2) l'Allemagne, (3) le Royaume-Uni, et (4) les Etats-Unis).. .. .. 10*a*
(Partie III—Commerce canadien avec les pays étrangers, excepté la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les Etats-Unis).. .. 10*b*
(Partie IV—Divers renseignements) 10*c*
(Partie V—Rapport des commissaires des grains du Canada).. .. 10*d*
(Partie VI—Services de steamers subventionnés, statistiques, trafic, etc., jusqu'au 31 décembre 1913, et estimations budgétaires pour l'exercice 1914-1915).. .. .. .. 10*e*
(Partie VII—Commerce des pays étrangers, traités et conventions). 10*f*
Commis temporaires *re* nombre de—employés à la Bibliothèque pendant les sessions de 1911-12 et de 1912-13, noms, appointements, etc. 162
Commissaires des chemins de fer, conseil des—appels des décisions, ordonnances, etc., et action du C. P.. .. 83
Commissaires des chemins de fer, conseil des—Copie de toutes les décisions des—rendues le ou après le 10 octobre 1911, *re* appels des décisions, etc.. 124
Commissaires des chemins de fer, conseil des—rapport pour l'exercice terminé le 31 mars 1913.. .. .. 20*c*
Commissaire des naufrages du Canada, rapport *re* échouement du steamer *Montfort*, 28 avril 1914.. 278
Commissaire des naufrages du Canada, rapport *re* échouement du steamer *Saturnia*, 27 avril 1913.. 277
Commissaires du port de Montréal, documents *re* avances projetées aux—pour 1914, 1915, 1916, 1917.. 157
Commissaires du port de Québec, conseil des—*re* achat de carrière de pierre par les—à Saint-Nicolas, Qué. 263
Commissaires du port de Québec, mémoire des améliorations projetées pour 1913 à même les avances aux, etc.. 158
Commissaires du port de Québec *re* construction par eux de la ligne du chemin de fer pour raccorder le Transcontinental à la Station Union au Palais.. 178
Commissaires nommés par le gouvernement depuis le 10 octobre 1911, nombre des—noms, montant payé—nombre de ceux qui reçoivent encore une rémunération.. 115
Commission de l'Economie interne—rapport de la—pour 1912-1913.. .. 109

C

Commission d'embellissement de la ville d'Ottawa et des environs, correspondance *re*, etc.. .. .. 91*d*
Commission d'embellissement d'Ottawa, recettes et déboursés de la—jusqu'au 31 mars 1913.. 53
Commission de N. W. White pour s'enquérir des terrés des sauvages dans la Colombie-Britannique.. 130
Commission des champs de bataille nationaux, recettes et déboursés de la—jusqu'au 31 mars 1914.. 268
Commission des grains, copie des règlements, règles, etc., *re* charroyage du grain, faits par la commission jusqu'au 2 mars 1914.. 241
Commission du port de Québec *re* construction d'une ligne de chemin de fer pour raccorder le chemin de fer Transcontinental à la Station Union au Palais.. 178
Commission du service civil, rapport de la—pour l'année 1913.. 31
Commissions établies depuis le 10 octobre 1911—copie de cas—copie des témoignages entendus, rapport, etc.. 91*a*
Commissions établies depuis le 12 octobre 1911, noms et membres des—leur but—les appointements, etc. .. 91
Commissions établies par la loi ou des décrets de l'Exécutif, depuis le 12 octobre 1911, membres de, etc.. .. 91*e*
Commissions établies par le gouvernement depuis octobre 1911, noms, occupations des commissaires, etc. .. 91*c*
Commissions nommées sous l'autorité de la loi des enquêtes; nombre de ces commissions depuis le 1er octobre 1911; noms des commissaires, etc.. .. .. 91*f*
Commission pour s'enquérir du coût de la vie, copie du décret de l'Exécutif la nommant.. 132
Commissions *re* chaque commission delivrée par le gouvernement depuis le 10 octobre 1911; copie de la preuve, etc.. .. .. 91*b*
Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique :—
Copie de protêt de la—contre les changements des rampes de Winnipeg vers l'est; tête de ligne à Québec, etc.. 134
Estimations du coût *re* construction de la section des montagnes, etc. 293
Etat indiquant quelles étaient les personnes qui faisaient partie de la compagnie lors de sa constitution, qui sont les officiers et directeurs, le montant du capital-actions, etc.. 187
Compagnies du chemin de fer du Pacifique-Canadien *re* terres vendues par la—année terminée le 1er octobre 1913.. 107
Comptes publics du Canada pour l'exercice terminé le 31 mars 1913.. .. 2
Comté d'Antigonish, N.-E., brise-lames de Blue-Rock dans le—*re* dépenses concernant le brise-lames en 1913, etc.. .. .. 232*v*

C

Comté de Bonaventure, Qué,, dépense des deniers publics dans le—depuis octobre 1911, jusqu'à février 1914.. 232(2s)
Comté de Bonaventure, Que., dépenses encourues depuis le 1er octobre 1911 *re* equêtes tenues dans le 93c
Comté de Guysborough, N.-E., *re* état des appointements et des dépenses du commissaire Duchemin *re* enquêtes tenues dans le.. .. .. 93d
Comté de Lévis, honoraires et déboursés payés aux témoins dans le—témoins assignés par les commissaires, etc.. 93
Comté de Wright, Qué., mémoire *re* sommes de deniers dépensées dans le—par le gouvernement, depuis septembre 1911, etc.. 161
Conférence des représentants des provinces tenue en octobre 1913—Procès-verbal de la, etc.. .. .. 119a
Conférence internationale sur la sécurité en mer, décret de l'Exécutif nominant les représentants du Canada dans cette, etc.. .. .. 129a
Conférence interprovinciale—copie des procès-verbaux et des résolutions adoptées à la dernière.. 119
Conférence interprovinciale, procès-verbaux de la conférence des représentants de la.. .. .. 119a
Conseils de conciliation, rapport du—pour l'année 1913.. .. .. 36a
Conseil de geographie, rapport du .. 25d
Conseil de la caisse de prévoyance du chemin de fer Intercolonial et employés du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, procès-verbal du—du 1er janvier 1912 au 2 février 1914.. .. .. 125a
Conseil de la Milice, rapport du 35
Conseil privé, comité judiciaire du—documents en général concernant les changements projetés du.. 245
Contrat de la malle adjugé à Christophe Lévêque, de Saint-Eleuthère, pour le transport de la malle, entre Saint-Eleuthère et Sully.. .. .. 70(2a)
Contrats de la malle annulés dans la Nouvelle-Ecosse, depuis le 10 octobre 1911, noms des entrepreneurs, etc.. .. .. 70k
Contrats de la malle annulés dans la comté de Pictou, N.-E., depuis le 1er octobre 1911, noms des entrepreneurs, etc.. .. .. 70l
Contrats de la malle annulés dans les comtés de Westmorland, Albert, Kings, et Kent, N.-B., depuis le 9 octobre 1911.. .. .. 70(2d)
Contrat de la malle, chaque contrat adjugé, noms et chiffres des soumissionnaires, depuis le 15 octobre 1911, etc.. .. .. 70c
Contrats de la malle, documents *re* entre Tatamagouche et Brulé-Shore, Colchester, N.-E., durant 1913.. .. 70m
Contrat de la malle entre Back-Shore et Pictou, comté de Pictou, N.-E., depuis la mort de l'ancien entrepreneur, D. G. McKay, en 1912.. .. 70f
Contrat de la malle entre le bureau de poste de Pictou et la station de chemin de fer, entre le ministère des Postes et Peter Foley.. .. .. 70z
Contrat de la malle entre le ministère des Postes et N. LeBlanc pour le transport des malles, entre Carleton-Centre et Carleton, etc.. .. .. 70g
Contrat de la malle entre Scotsburn-Station et West-Branch, rivière John, comté de Pictou, N.-E., année 1912. 70a
Contrat de la malle entre Scotsburn-Station et West-Branch, rivière John, comté de Pictou, N.-E., depuis le 1er octobre 1911.. .. .. 70b
Contrats de la malle et soumissions reçues pour le transport des malles entre Antigonish et Livingstone-Cove, N.-E.. .. .. 70n
Contrats de la malle faits entre le ministère des Postes et toute personne ou personnes, et annulés avant l'arrivée à terme, du 15 octobre 1911 au 15 novembre 1912.. .. .. 70e
Contrat de la malle *re* de Noël à Walton, comté de Hants, N.-E., au cours de 1913.. .. .. 70h
Convention internationale pour la sûreté sur l'océan, copie de la.. 129
Copie de l'acte de fiducie du 28 décembre 1903, Lake Superior Terminals Co., Ltd., etc.. .. .. 269w
Corps de la police fédérale, nombre moyen d'hommes employés dans ce—frais de voyages, etc.. 112
Correspondance, télégrammes, etc., des Premiers des provinces de la Nouvelle-Ecosse, de la Colombie-Britannique, de l'Alberta et de la Saskatchewan *re* aide.. .. .. 269m
Coteau-Landing—noms des gardiens du quai à—nombre de vaisseaux qui ont mouillé à ce quai, etc.. 250
Cour de l'Echiquier du Canada, règlements et ordres généraux de la—publiés le 24 septembre et le 13 décembre 1913.. 64
Country-Harbour, comté de Guysborough, N.-E., tracé de la ligne du chemin de fer à partir de—jusqu'à Cap-George, N.-E. 86
Courriers, indiquant les contrats annulés ou renouvlés par le gouvernement actuel dans le comté des Deux-Montagnes.. .. .. 70d
Criminels libérés des pénitenciers sur parole, etc., pendant l'exercice terminé le 31 mars 1913, etc.. 274
Croiseur de l'Etat *Margaret re* la construction du—prix du contrat, noms des soumissionnaires, etc. 215

D

Décret de l'Exécutif, copie du—n° C.P. 976 *re* réglements concernant l'admisistration des cadets du service naval.. 266
Décrets de l'Exécutif, copies de tous les—requis par la Chambre en vertu de la résolution passée le 20 février 1882, depuis la date du dernier rapport sous l'autorité de cette résolution.. .. .. 107a
Détails de l'Exécutif en date du 18 mai 1914, *re* l'organisation d'un corps naval volontaire.. .. .. 266a

D

Décrets de l'Exécutif en vertu d'une résolution passée le 20 février 1882 depuis la date du dernier rapport et résolution.. .. .. 110*d*
Décrets de l'Exécutif, répense *re* ceux publiés dans la *Gazette du Canada*, du 1er octobre 1912, au 30 novembre 1913, conformément à la loi des arpentages des terres fédérales, article 5, chapitre 21, 7-8 Edouard VII. 110*a*
Décrets de l'Exécutif, réponse *re* ceux publiés dans la *Cazette du Canada* entre octobre 1912 et le 30 novembre 1913, conformément à l'article 77 de la loi fédérale, chapitre 20, statuts du Canada, 1908.. .. .. 110*b*
Demers, Eugène, et Jos. Olivier, réclamations de—contre l'Intercolonial, etc.. .. .. 85*b*
Démissions :—
Réponse *re* démission de Horace Rindress, médecin de la quarantaine à Sydney-nord, N.-E.. 44
Réponse *re* démission de A. T. Doucett, directeur de la poste et percepteur des douanes à Salmon-River, comté de Digby, N.-E.. .. .. 44*a*
Réponse *re* démission de Alex. Bourque, agent des signaux de tempêtes à Bonaventure, Qué.. .. .. .. 44*b*
Réponse *re* démission de Patk. Conway, gardien de phare, à l'île White-Head, N.-E.. .. .. 44*c*
Réponse *re* démission du captaine Wm Smith, patron du bateau de sauvetage dans le comté de Shelburne, N.-E.. .. .. 44*d*
Réponse *re* démission des bureaux publics dans le comté de Kings, N.-E., depuis le 11 octobre 1911.. 44*e*
Réponse *re* démission de Jos. E. A. Landry, gardien du phare de Saint-Omer, Qué., copie des accusations portées contre ce dernier. 44*f*
Réponse *re* démission de Colin McIsaac, douanier à Port-Hood, N.-E.. .. .. 44*g*
Réponse *re* démission de M. Pesha, directeur de la poste à Kent-Bridge, Ont.. .. .. 44*h*
Réponse *re* démission de John F. Reeves, directeur de la poste à Mulgrave, N.-E.. .. .. 44*i*
Réponse *re* démission de Havelock McLeod, directeur de la poste à Big-Intervale, comté d'Inverness, N.-E.. .. .. 44*j*
Réponse *re* démission de S. Lapointe, directeur de la poste, Saint-Eloi, comté de Témiscouata, Qué.. .. 44*k*
Réponse *re* démission de Wm Bow, directeur de la poste au village de Winchester, comté de Dundas, Ont.. .. .. 44*l*
Réponse *re* démission de Madame Ellen O'Neill, directrice de la poste à O'Neill's P.O., comté de Westmorland, N.-B. 44*m*
Réponse *re* démission de Alex. Labillois, directeur de la poste à Miguasha.. .. .. 44*n*
Réponse *re* démission de Madame Z. Narcotte, directrice de la poste à

D

Démissions—*Suite.*
Nouvelle-Ouest, comté de Bonaventure, Qué.. .. .. 44*o*
Réponse *re* démission de Jos. Verrault, directeur de la poste à Guay, comté de Lévis, Qué. 44*p*
Réponse *re* démission du directeur de la poste à Osage, Sask., et nomination du remplacement, etc.. .. 44*q*
Réponse *re* démission de Geo. Taylor, directeur de la poste à Bickerton, N.-E.. .. .. 44*r*
Réponse *re* démission de Mademoiselle Paulhus, directrice de la poste à Pointe-Sainte-Victoria, Qué.. .. .. 44*s*
Réponse *re* démission de Perker S. Hartt, directeur de la poste à Manchester-Sud, N.-E.. .. .. 44*t*
Réponse *re* démission de Chas L. Gass, directeur de la poste à Bayfield, N.-E., aussi copie de la preuve, etc.. .. .. 44*u*
Réponse *re* démission de Madame Balzil, directrice de la poste à Saint-Octave, comté de Rimouski, Qué.. .. .. 44*v*
Réponse *re* démission de John McDonnell, directeur de la poste à Essex, comté d'Inverness, N.-E.. 44*w*
Réponse *re* démission de Jas Bain, directeur de la poste à Ninga P.O., Ninga, Manitoba.. .. .. 44*x*
Réponse *re* démission de Wm McKinnon, directeur de la poste à Erinville, Guysborough, N.-E.. .. 44*y*
Réponse *re* démission de J. N. Cloutier, directeur de la poste au lac Saint-Benoit, comté de Beauce, Qué.. .. .. 44*z*
Réponse *re* démission de Madame Weave, directrice de la poste à Coal-Creek, comté de Queen, N.-B. 44(2*a*)
Réponse *re* démission des directeurs de la poste dans le comté de Bonaventure par le gouvernement actuel, etc.. .. .. 44(2*b*)
Réponse *re* démission de Alex. Fraser, directeur de la poste à Fraser's-Grant, comté d'Antigonish, N.-E.. .. .. 44(2*c*)
Réponse *re* démission de tous les employés publics par le gouvernement actuel dans le comté de Portneuf, etc.. .. .. 44(2*d*)
Réponse *re* démission des directeurs de la poste dans le comté des Deux-Montagnes, etc. .. .. 44(2*e*)
Réponse *re* démission de Thos Chalmers McLean, directeur de la poste à Ivera, Cap-Breton-Nord et Victoria, N.-E.. .. .. 44(2*f*)
Réponse *re* démission de C. P. Blanchard, directeur de la poste à Truro, N.-E.. .. .. 44(2*g*)
Réponse *re* démission de Samuel Atwood, Atwood's-Brook, comté de Shelburne, N.-E.. .. .. 44(2*h*)
Réponse *re* démission des directeurs de la poste dans le comté de Berthier, depuis le 21 septembre 1911. 44(2*i*)
Réponse *re* démission de Wilfrid Bellemare, directeur de la poste à

D

Démissions—*Suite.*
Hervey-Junction, comté de Portneuf.. .. .. 44(2j)
Réponse *re* démission de Rufus D. Corrigan, directeur de la poste à Sand-Point, comté de Guysborough, N.-E.. .. .. 44(2k)
Réponse *re* démission de Daniel Dunlop, directeur de la poste à à New-Campbellton, Cap-Breton-Nord, N.-E.. .. .. 44(2l)
Réponse *re* démission de Duncan Cameron, directeur de la poste, Craigmore, comté d'Inverness, N.-E. 44 (2m)
Réponse *re* démission de Angus Cameron, directeur de la poste à Fairlight, Sask.. .. .. 44(2n)
Réponse *re* démission de M. Sauriol, directeur de la poste à Port-Janvier, comté de Terrebonne.. .. .. 44(2o)
Réponse *re* démission de Donald Johnston, directeur de la poste, creek de Leitche; changements faits dans les noms de Leitche's-Creek, etc.. .. .. 44(2p)
Réponse *re* démission de Jas McLees, directeur de la poste à Bishop's-Mills, comté de Grenville, Ont., etc.. .. .. 44(2q)
Réponse *re* démission de Madame Sara C. Rankin, directrice de la poste à S. W. Ridge, Mabou, N.-E. 44(2r)
Réponse *re* nombre de démissions du service public dans le comté de Cumberland, N.-E., du 23 juin 1896 au 21 septembre 1911, etc.. 44(2s)
Réponse *re* démission de tous les employés dans le comté de Trois-Rivières et Saint-Maurice du 15 octobre 1911 à avril 1913.. .. .. 44(2t)
Réponse re nombre de démissions par le gouvernement actuel dans le comté de Régina jusqu'au 10 décembre 1912 .. .. 44(2u)
Réponse *re* démission par le gouvernement actuel de tout fonctionnaire dans le comté de Kamouraska, leurs noms, fonctions, etc. 44(2v)
Réponse *re* démission par le gouvernement actuel de tout fonctionnaire dans le comté de Prince, I.P.-E., jusqu'au 10 février 1913, etc.. .. .. 44(2w)
Réponse *re* démission par le gouvernement actuel de tout fonctionnaire dans la circonscription électorale de Strathcona, jusqu'au 10 décembre 1912.. .. .. 44(2x)
Réponse *re* démission par le gouvernemena actuel de tout fonctionnaire dans la circonscription électorale de Saltcoats jusqu'au 10 décembre 1912.. .. .. 44(2y)
Réponse *re* démission par le gouvernement actuel de tout fonctionnaire dans le comté de Champlain, du 15 octobre 1911 à avril 1913.. .. .. 44(2z)
Réponse *re* démission par le gouvernement actuel de tout fonctionnaire dans le comté de Cumberland, N.-E., depuis le 11 octobre 1911 jusqu'au 3 mars 1913 .. .. 44(3a)

D

Démissions—*Suite.*
Réponse *re* démission par le gouvernement actuel de tout fonctionnaire dans le comté de Westmorland, N.-B., depuis octobre 1911 jusqu'au 3 février 1913 .. .. .. 44(3b)
Réponse *re* démission par le gouvernement actuel de tout fonctionnaire dans le comté d'Annapolis, N.-E., depuis octobre 1911 jusqu'au 3 mars 1913.. .. .. 44(3c)
Réponse *re* démission par le gouvernement actuel de tout fonctionnaire dans le comté de Nicolet, depuis octobre 1911 jusqu'au 28 avril 1913 .. .. 44(3d)
Réponse *re* démission de tout fonctionnaire dans le comté de Victoria, Alta., jusqu'au 29 janvier 1913, etc.. .. .. 44(3e)
Réponse *re* démission par le gouvernement actuel de tout fonctionnaire dans le comté de Shelburne et Queens, N.-E.. .. .. 44(3f)
Réponse *re* nombre de directeurs de la poste démis dans le comté d'Antigonish, N.-E.. .. .. 44(3g)
Réponse *re* démission du Dr Freeman O'Neill, médecin du port, Louisbourg, Cap-Breton, N.-E. .. 44(3h)
Réponse *re* démission par le gouvernement actuel de tout fonctionnaire dans le comté de Digby, N.-E., depuis le 11 octobre 1911 jusqu'au 3 mars 1913 .. .. 44(3i)
Réponse *re* démission de charges publiques par le gouvernement actuel dans le comté de Queens-Shelburne, N.-E., depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à date.. .. .. 44(3j)
Réponse *re* démission par le gouvernement actuel de charges publics dans la cité de Québec, ministère des Chemins de fer et Canaux et autres.. .. .. 44(3k)
Réponse *re* démission par le gouvernement actuel de charges publiques dans le comté de l'Assomption, Qué., etc.. .. .. 44(3l)
Réponse *re* démission par le gouvernement actuel d'emplois publics dans chaque ministère, noms adresses de bureau de poste, depuis le 11 octobre 1911 .. .. .. 44(3m)
Réponse *re* démission par le gouvernement actuel d'emplois publics dans le comté de Digby, N.-E., depuis le 11 octobre 1911 jusqu'au 3 mars 1913.. .. .. 44(3n)
Réponse *re* démission de Philéas Habel, gardien du phare, Saint-Louis de Lotbinière, comté de Lotbinière, Que.. .. .. 44(3o)
Réponse *re* démission du garde-pêche Migneault aux Sept-Isles et nomination de Elzéar Levesque.. 44(3p)
Réponse *re* démission par le gouvernement de tout emploi public dans le comté de Maskinongé, depuis le 11 octobre 1911 jusqu'au 28 avril 1913.. .. .. 44(3q)
Réponse *re* démission par le gouvernement de tout emploi public dans

D

Démissions—*Suite.*
le comté de Kings, N.-E., depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à mars 1913.. .. .. 44(3r)
Réponse *re* démission par le gouvernement actuel de tout emploi public dans le comté de Colchester, N.-E., depuis le 11 octobre 1911 jusqu'au 3 mars 1913.. .. .. .. 44(3s)
Réponse *re* démission par le gouvernement actuel de tout emploi pu-
Réponse *re* démission de Jas R. depuis le 11 octobre 1911 jusqu'au 3 mars 1913.. .. .. 44(3t)
Réponse *re* démission de Mademoiselle Eugénie Dorion, du bureau de l'inspecteur des postes, Québec, etc. 44 (3u)
Réponse *re* démission de Jas R. Laing, directeur de la poste, Liscombe, N.-E., etc.. .. .. 44(3v)
Réponse *re* démission de A. L. Desève, préposé de la piscifacture de Magog, Qué., etc.. .. .. 44(3w)
Réponse *re* démission de Jas T. Richardson, sous-percepteur des douanes, Humboldt, Sask.. .. .. 44(3x)
Réponse *re* démission de tout emploi dans le comté de Régina, noms, etc., jusqu'au 10 décembre 1912.. 44(3y)
Réponse *re* démission de M. Hicks, du service des douanes, Bridgetown, N.-E., etc.. .. .. 44(3z)
Réponse *re* démission de Ralph Harris, sous-percepteur des donanes à l'île Pelee, Ont.. .. .. 44(4a)
Réponse *re* démission de Aylmer Orton, officier de douanes, à Windsor, Ont.. .. .. 44(4b)
Réponse *re* démission de Fredk Forster, sous-percepteur des douanes à Kingsville, Ont.. .. .. 44(4c)
Réponse *re* démission de Arthur Darragh, officier d'immigration, à Windsor, Ont., etc.. .. .. 44(4d)
Réponse *re* démission de John Halstead, officier d'immigration à Windsor, Ont., etc.. .. .. 44(4e)
Réponse *re* démission de Napoléon Daigle, gardien de phare, à Barre-à-Boulard, Saint-Louis de Lotbinière, Qué.. .. .. 44(4f)
Réponse *re* démission par le gouvernement actuel de tout emploi public dans le comté de Cumberland, N.-E., de 23 juin 1896 à septembre 1911.. .. .. 44(4g)
Réponse *re* démission de Jas H. Smart, directeur de la poste à Kingsville, Ont., etc.. .. .. .. 44(4h)
Réponse *re* démission de John A. Roy, directeur de la poste à Maitland, comté de Hants, N.-E.. .. 44(4i)
Réponse *re* démission de Thomas Nelson, directeur de la poste à Scotch-Village, comté de Hants, N.-E.. .. .. 44(4j)
Réponse *re* démission de Albert McHeffey, directeur de la poste à Shubenacadie, N.-E.. .. .. 44(4k)
Réponse *re* démission de C. Stewart McPhee, directeur de la poste à Enfield, comté de Hants, N.-E.. 44(4l)

D

Démissions—*Suite.*
Réponse *re* démission par le gouvernement actuel de tout emploi public dans le comté de Westmorland, N.-B., depuis le 1er février 1913 jusqu'au 1er février 1914.. 44(4m)
Réponse *re* démission de D. Dishaw, employé des chantiers de marine à Prescott, Ont.. .. .. 44(4n)
Réponse *re* démission de A. Michael Russell, gardien de la salle d'exercice à Windsor, N.-E. 44(4o)
Réponse *re* démission de M. A. Goyette, directeur de la poste à Saint-Valérien de Milton, Shefford, Qué., etc .... 44(4p)
Réponse relativement à l'enquête *re* accusations contre P. D. Bourdage, gardien de phare, Pointe-Bonaventure, Qué., etc.. .. .. 44(4q)
Réponse relativement à l'enquête *re* accusations contre Louis Bujold, gardien de phare, Pointe-Carleton, par W. S. Montgomery et autres. 44(4r)
Réponse *re* démission de M. Shinbine, gardien de la salle des immigrants à Edmonton, etc.. .. .. 44(4s)
Réponse *re* démission de M. Webster, agent d'immigration à Edmonton, etc.. .. .. 44(4t)
Réponse *re* démission de Jacob Mohr, interprête de l'agence d'immigration d'Edmonton.. .. .. 44(4u)
Réponse *re* démission de P. Tompkins, agent des terres fédérales à Girouard, etc.; aussi nom du remplaçant.. .. .. 44(4v)
Réponse *re* démission des employés du revenu de l'Intérieur dans le comté de Bonaventure depuis le 1er juin 1913 jusqu'au 3 février 1914; aussi nominations.. .. .. 44(4w)
Réponse *re* démission de M. Arthur Dupuis, directeur de la poste à Pontbriand, comté de Mégantic, etc.. .. .. 44(4x)
Réponse *re* démission de Jos. Sergius Archambault, directeur de la poste de la ville de Terrebonne; aussi nomination du remplaçant. 44(4y)
Réponse *re* démission de Martin Lanigan, directeur de la poste de Sexton, comté de Kent, N.-B., procès-verbal des témoignages entendus, *re*.. .. .. 44(4z)
Réponse *re* démission de Félix Raymond, directeur de la poste, village de Sainte-Scholastique, Qué. 44(5a)
Réponse *re* sous-agence des terres à Gravelbourg, Saskatchewan .. .. 44(5b)
Réponse *re* démission par le gouvernement actuel de tout emploi dans le comté de Kings, N.-E., etc. .. 44(5a)
Réponse *re* démission du directeur de la poste à Ainslie-Green, comté d'Inverness, N.-E., et nomination du remplaçant.. .. .. 44(5d)
Réponse *re* démission d'un directeur de la poste à Upper Ohio, comté de Shelburne, N.-E., etc.. .. .. 44(5e)
Réponse *re* démission de Jos. H. Lefebvre, directeur de la poste à la station Howick, comté de Chateauguay.. .. .. 44(5f)

D

Démissions—*Suite.*
Réponse *re* démission du directeur de la poste à Alexander, comté d'Inverness, et nomination de son remplaçant.. .. .. 44(5*g*)
Réponse *re* démission de N. H. McLeod, North-East-Margaree, N.-E., officier de la commission géologique, etc.. .. .. 44(5*h*)
Réponse *re* démission de M. Barry, du ministère de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. 44(5*i*)
Réponse *re* démission de W. Granton, ministère de la Marine à Prescott, Ont .... 44(5*j*)
Réponse *re* démission du directeur de la poste à Fletwode, Sask., aussi changement de ce bureau de poste.. .. .. 44(5*k*)
Réponse *re* démission de tout directeur ou directrice de la poste dans le comté de Westmorland, N.-B., depuis le 1er février 1913 jusqu'au 1er février 1914, etc.. .. .. 44(5*l*)
Réponse *re* démission du directeur de la poste de Saint-Henri-de-Lauzon, comté de Lévis, etc.. .. .. .. 44(5*m*)
Réponse *re* démission de Geo. Skates, directeur de la poste à Appin, Ont., etc.. .. .. 44(5*n*)
Réponse *de* démission de Geo. J. Ryan et Chas Hamlin, service des douanes du Canada, à Newport, Vermont, E.-U.. .. .. 44(5*o*)
Réponse *re* démission de J. Shaver, employé des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. 44(5*p*)
Réponse *re* démission de R. Lunay, employé des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. 44(5*q*)
Réponse *re* démission de J. Slattery, employé des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. 44(5*r*)
Réponse *re* démission de J. Walsh, employé des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. 44(5*s*)
Réponse *re* démission de W. Gerts, employé des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. 44(5*t*)
Réponse *re* démission de D. Boivard, employé des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. 44(5*u*)
Réponse *re* démission de G. Scott, employé des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. 44(5*v*)
Réponse *re* démission de J. Offspring, employé des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. .. 44(5*w*)
Réponse *re* démission de J. Hayes, employé des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. 44(5*x*)
Réponse *re* démission de P. Bélanger, employé des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. 44(5*y*)
Réponse *re* démission de L. Place, employé des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. 44(5*z*)
Réponse *re* démission de C. Kavanagh, employé des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. .. 44(6*a*)
Réponse *re* démission de J. Roche, employé des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. 44(6*b*)

D

Démissions—*Suite.*
Réponse *re* démission de J. McInnis, employé des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. 44(6*c*)
Réponse *re* démission de E. Scott, employé des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. 44(6*d*)
Réponse *re* démission de C. Wright, employé des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. 44(6*e*)
Réponse *re* démission de L. Lalonde, employé des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. 44(6*f*)
Réponse *re* démission de H. Birks, employe des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. 44(6*g*)
Réponse *re* démission de W. Jarvis, employe des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. 44(6*h*)
Réponse *re* démission de J. McDermott, employé des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. .. 44(6*i*)
Réponse *re* démission de Geo. L. Brown, employé des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. .. 44(6*j*)
Réponse *re* démission de J. Lane, employe des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. 44(6*k*)
Réponse *re* démission de D. Perrin, employe des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. 44(6*l*)
Réponse *re* démission de J. A. Mundle, employé des chantiers de la Marine à Prescott, Ont.. .. .. .. 44(6*m*)
Réponse *re* démission du directeur de la poste de la paroisse de Saint-Lambert, comté de Lévis, etc. .. 44(6*n*)
Réponse *re* démission des directeurs de la poste dans le comté de Bonaventure du 1er janvier 1913 au 1er février 1914, etc.. .. .. 44(6*o*)
Réponse *re* démission des officiers de douanes dans le comté de Bonaventure, du 1er janvier 1913 au 1er février 1914, etc.. .. .. 44(6*p*)
Réponse *re* démission des directeurs de la poste dans le comté d'Albert, N.-B., du 1er octobre 1911 au 2 février 1914.. .. .. 44(6*q*)
Réponse *re* démission par le gouvernement actuel de tout fonctionnaires dans Queens, Shelburne, du 11 octobre 1911 à mars 1913 .. 44(6*r*)
Réponse *re* démission par le gouvernement actuel de tout fonctionnaire dans le comté de Kamouraska, etc.. .. .. 44(6*s*)
Réponse *re* démission de W. H. McKechnie, agent des terres fédérales, Prince-Albert, Sask., etc. 77*t*
Réponse *re* noms, appointements, etc., des personnes démises dans les différents ministères depuis le 10 octobre 1911, etc.. .. .. 104*b*
Réponse *re* démission du directeur de la poste, de la paroisse Notre-Dame de Charny, comté de Lévis, correspondance, etc., re .. .. .. 44(6*t*)
Réponse *re* démission de Chas S. Mélanson, directeur de la poste de Corberrie, comté de Digby, N.-E.. .. .. 44(6*u*)

D

Démissions—*Suite.*
Réponse *re* démission de Gordon McDonald, inspecteur de homesteads, agence des terres Grouard, etc... 44(6*v*)
Réponse *re* démission de W. F. Slack, documents *re* suspension et réinstallation de, etc.. .. .. .. 44(6*w*)
Réponse *re* démission de Wm Brunelle, gardien de phare à la Pointe-à-Citrouille, comté de Champlain, Qué., etc.. .. .. .. 44(6*x*)
Réponse *re* démission de Arthur Lévêque, gardien de phare à la Grosse-Ile, Qué., documents *re*, etc.. .. .. 44(6*y*)
Réponse *re* démission de L. Philippe Carignan, gardien de phare, Champlain, comté de Champlain, etc.. .. .. 44(6*z*)
Réponse *re* démission de Dominique Lévesque, gardien de phare au quai de la Rivière-Ouelle, comté de Kamouraska, etc. .. .. 44(7*a*)
Réponse *re* nombre des démissions par le gouvernement dans la comté de Shefford, depuis le 1er octobre 1911 jusqu'au 2 février 1914, etc. 44(7*b*)
Réponse *re* démission par le gouvernement actuel de tout fonctionnaire dans le district de Portneuf, etc.. .. .. 44(7*c*)
Réponse *re* démission de Alex. W. Finlayson, gardien de phare, île Saint-Esprit, comté de Richmond, N.-E., etc.. .. .. 44(7*d*)
Réponse *re* démission du gardien de phare de Cape-Cove, comté de Gaspé, enquête à l'encontre, en 1911.. .. .. 44(7*e*)
Réponse *re* démission de Dan. Cormier, officier de la station de sauvetage à Eastern-Harbour, N.-E. 44(7*f*)
Réponse *re* démission de Ben. V. Willet, gardien de phare à la Pointe-Duthie, Qué., et nomination du remplaçant.. .. .. 44(7*g*)
Réponse *re* démission des directeurs de la poste dans le comté de Lévis depuis septembre 1911, nombre de ceux démis par l'ancien gouvernement qui ont été réintégrés dans leur charge.. .. .. 44(7*h*)
Réponse *re* démission de John A. McLellan, gardien de phare à Fish-Island, I.P.-E.,.. .. .. 44(*i*)
Réponse *re* démission de Thos Le-Blanc, directeur de la poste de Allard, comté de Bonaventure, etc. 44(7*j*)
Réponse *re* démission de Wm E. Ehler, gardien de phare, Queensport, N.-E., dépenses *re* enquête, etc.. .. .. 44(7*k*)
Réponse *re* démission de Samuel Dickson directeur de la poste à Seaforth, Ontario, *re* enquête tenue, etc.. .. .. 44(7*l*)
Réponse *re* démission de Chas. McPherson, directeur de la poste à North-Riverside, comté de Guysborough, N.-E., etc.. .. .. 44(7*m*)
Réponse *re* démission de Christian L. Ehler, directeur de la poste à Queensport, N.-E., nomination du remplaçant, etc.. .. .. 44(7*n*)

D

Démissions—*Suite.*
Réponse *re* démission de Christian L. Ehler, directeur de la poste à Queensport, etc.. .. .. 44(7*o*)
Réponse *re* démission de Jas White, directeur de la poste à Sydney, C.-B., *re* enquête tenue, etc... .. 44(7*p*)
Réponse *re* démission du directeur de la poste à Mont-Saint-Patrick, Renfrew-sud, changement dans le site du bureau de poste à.. .. 44(7*q*)
Réponse *re* démission de Edouard Dea, préposé à la homarderie, Port-Daniel-Ouest, Qué., etc... .. 44(7*r*)
Réponse *re* démission de A. C. Cameron, entrepreneur de transport des malles de Fairlight, Sask., correspondance *re*.. .. .. 44(7*s*)
Réponse *re* démission de Geo. F. Payne, directeur de la poste à Granby, Qué., nomination du remplaçant, etc.. .. .. 44(7*t*)
Réponse *re* démission des directeurs de la poste dans le comté de Portneuf, noms des—nombre d'enquêtes, etc.. .. .. 44(7*u*)
Réponse *re* démission du directeur de la poste à Havre-Boucher, N.-E., correspondance *re*, et nominations du remplaçant.. .. .. .. 44(7*v*)
Réponse *re* démission de Wm Campbell, gardien de phare au quai de New-Richmond, et nomination du remplaçant.. .. .. 44(7*w*)
Réponse *re* nombre de démissions d'employés publics dans le comté de Westmorland, N.-B., depuis le 1er février 1913 jusqu'au 2 février 1914.. .. .. 44(7*x*)
Réponse *re* nombre de démissions du ministère de la Marine et des Pêcheries du 5 décembre 1912 au 14 avril 1913.. .. .. 44(7*y*)
Réponse *re* démission de J. R. Denison, directeur de la poste de Richmond, Que., et nomination du remplaçant.. .. .. 44(7*z*)
Réponse *re* démission de Arthur B. Caldwell, assistant inspecteur des Poids et Mesures, district de Québec.. .. .. 44(8*a*)
Réponse *re* démission des fonctionnaires dans le comté d'Annapolis, N.-E., du 11 octobre 1911 au 3 mars 1913.. .. .. 44(8*b*)
Réponse *re* démission des fonctionnaires par le gouvernement dans la province de l'île du Prince-Edouard, depuis le 10 octobre 1911, nombre des—etc.. .. .. .. 44(8*c*)
Réponse *re* démission du captaine J. DeCoste, second et préposé à la grue sur le dragueur n° 6, pendant la saison de 1912.. .. .. .. 44(8*d*)
Dépense faite par le gouvernement actuel jusqu'au 3 juin 1913, pour prétendue conduite de partisans des fonctionnaires, etc.. .. .. 93*a*
Desjardins, C. A. R., directeur de la poste à Saint-André de Kamouraska, *re* démission de—etc.. 78
Différends industriels de 1913 entre les télégraphistes et les employés des

D

mines de houille de l'île Vancouver, aussi avant ou depuis 1913.. 147
Différends industriels de 1913, entre les télégraphistes et les employés des mines de houile sur l'île Vancouver, aussi avant ou depuis 1913.. .. 147*b*
Directeur vétérinaire général, rapport de l'exercice terminé le 31 mars 1913.. .. .. 15*b*
Diverses dépenses imprévues, du 1er avril 1913 au 14 janvier 1914, etc... 54
Douanes, Rapport du minist*re des—exercice clos le 31 mars 1911.. .. 11
Dragage abandon du contrat pour le—dans la baie de Miramichi, N.-B., par A. & R. Loggie.. .. .. 232(2*l*)
Dragage à la rivière Bonaventure, tous documents, etc., se rapportant au.. 232 *e*
Dragage au port de Bathurst, N.-B., *re* toutes soumissions pour le—et contrats adjugés.. .. .. 170*a*
Dragage au port de Bathurst, N.-B., dragage des battures, etc., saisons de 1910, 1911, 1912, 1913.. 170
Dragage au port de Bathurst, N.-B., correspondance *re* dépôt de sable, etc., rejeté dans le chenal du S.-O. 179*b*
Dragage dans le port de Saint-Jean, N.-B., ou tributaires—nombre de firmes ou personnes qui y ont travaillé depuis le 1er octobre 1911.. 232*n*
Dragage dans le port et la rivière Saint-Jean, N.-B., nombre de remorqueurs employés à ce sujet, depuis le 21 septembre 1911.. .. .. 232*p*
Dragage de la rivière des Prairies, tous documents *re*, etc. .. .. 232(2*a*)
Dragage, Nova Scotia Dredging Co., *re* dragage accompli par la—ou autres compagnies à Jeddore, N.-E.. 232*l*
Dragage, opérations à Port-Elgin, N.-B., tous documents s'y rapportant, etc.. .. .. 232(2*p*)
Dragage, operations de—dans le comté de Bonaventure en 1913.. .. .. 232(2*g*)
Droits de pétrole et de gaz naturel—inspection des—dans Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta, les territoires du Nord-Ouest, le Yukon, etc. 148
Droits, démission et remboursements des—en vertu de l'article 92, loi de l'audition des comptes.. 66
Dubisson, Arthur, *re* emploi de—comme agent d'immigration à Gravelburg, Sask.. .. .. 77*u*
Duchemin, H. P., Rapport *re* date de la nomination de, nombre d'enquêtes tenues depuis, etc.. .. .. 93*f*
Duchemin, H. P., Rapport *re* dépenses par l'Intercolonial relativement aux enquêtes teiues par.. .. .. 33*g*

E

Eau distillée, etc. Montant payé pour l'—à Ottawa par l'Etat du 1er janvier 1912 au 1er mars 1914—aussi coût par jour.. 247
Edifice de la douane au village de Chesley, Bruce-sud, documents *re*—etc.. 232(2*h*)
Edifice public à Brantford, *re* tous dévis et soumissions se rapportant à l'.. .. .. 232(2*d*)

E

Edifice public à Gravelburg, tous documents s'y rapportant, depuis le 1er janvier, 1912.. .. .. 232(2*c*)
Edifices publics de l'Etat à Lunenburg, N.-E., *re* fourniture de houille pour—etc.. 169
Edmonton Power Co., *re* bail de la force hydrauliques sur la rivière Saskatchewan à Rocky-Rapids, Alberta, etc.. .. .. 80*d*
Elections générales, etc. Resumé des—pour 1896, 1900, 1904, 1908, 1911 et élections partielles du 11 janvier 1896 au 1er janvier 1914.. 18
Elections partielles, etc., pour la Chambre des communes, pendant l'année 1913.. .. .. 18*a*
Embranchement de chemin de fer d'Elmira, I.P.-E., coût total de, etc.. .. 84
Embranchement de New-London du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, *re* copie des contrats, soumissions relativement à l'embranchement projeté.. 179
Employés des ministères à Ottawa et dans toutes les provinces et les territoires, service intérieur et extérieur, qui ont quitté leur emploi depuis le 1er octobre 1911 jusqu'au 10 janvier 1912, noms, etc.. 104
" " " .. 104*a*
" " " .. 104*b*
" " " .. 104*c*
Emprunts du gouvernement du Canada sur le marché de Londres pendant les années 1912, 1913 ; date, copie de prospectus, prix, etc.. 181
Emprunts fédéraux, indiquant les taux d'intérêt payés sur tous les—de 1890 à 1914.. 225
Emprunts temporaires, état des—depuis le 31 mars 1913.. 56
Emprunts temporaires, *re* total des engagements par suite des—du 1er mai 1913 au 31 décembre 1913, taux de l'intérêt payé, etc.. 122
Engrais chimiques, *re* rapport de George Lafontaine concernant la fabrication d'—au cours de l'exercice. 223
Etalons pur sang ou taureaux de race, nombre des—achetés par le gouvernement pour les colons du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta depuis le 1er janvier 1912.. 296
Etats-Unis, citoyens des—employés par le gouvernement depuis le 11 octobre 1911.. 94
Etudes de la crête de Trent, rapport de la Commission de Conservation du Canada sur les.. 210

F

Fair, Mademoiselle Marguerite, directrice de la poste de Black-Cape Qué.., copie des accusations contre—etc.. 207
Fairen, Frank, preuve faite devant le commissaire chargé de s'enquérir des accusations d'esprit de parti contre. 211
Falardeau, A. O., et Falardeau, C. N., document *re* retrait de l'appel dans la cause de—dans la cour Suprême. 238

F

Falmouth, township Dyke, comté de Hants, dépenses, bordereaux de paie, etc.. .. .. 232*l*
Farine et grain, quantité de—expédiée de Fort-William à Port-Arthur par navire en 1912, etc.. 46
Farmers Bank, correspondance *re* nomination de sir Wm Meredith, commissaire; lettres *re* secours aux actionnaires, etc.. 272
Ferguson, John M., correspondance *re* saisie de 11 chevaux appartenant à, etc.. 216
Fermes expérimentales à Sainte-Anne de la Pocatière, nombre d'employés à,—pendant les années 1912, 1913, etc.. 221
Ferme expérimentale dans la province de Québec, *re* achat de chevaux, de bêtes à cornes, etc., durant 1913, dépenses, etc.. 297
Fermes expérimentales, rapport du directeur et des officiers des—pour l'exercice terminé le 31 mars 1913.. 16
Fisher, Ward, de Shelburne, N.-E., inspecteur, *re* montants payés à—pour appointements, dépenses, etc., 1912-1913.. 150
Fraser, Jos., *re* achat de terrains de —relativement aux travaux à l'île Caribou, comté de Pictou.. 248

G

Gold River, comté de Lunenburg, N.-E., correspondance, *re* soumissions, contrats, etc., pour le quai à. 167
Gouvernement du Canada, état des deniers déposés au crédit du—le dernier jour de chaque mois du 1er avril 1913 au 31 décembre 1913.. 180
Gravelburg,—pavillon d'immigration à —documents *re*—depuis janvier 1912. 232*r*
Grève dans les houillères de la Colombie-Britannique—correspondance *re*, aussi copie de tous les décrets de l'Exécutif, etc.. .. .. 147*a*
Grèves du chemin de fer du Pacifique-Canadien, rapport *re* demande pour conseil de conciliation, etc.. 62
Grève et contre-grèves de 1901 à 1912. 36*b*

H

Hantsport, N.-E., *re* érection d'un édifice public à.. .. .. 232(2*j*)
Herald Publishing Co., de Halifax, *re* montants payés par l'Etat au—depuis le 11 octobre 1911.. .. .. 81*e*
Histoire constitutionnelle du Canada, 1791-1818, Documents *re*, etc. 29*c*
Houille au Canada, Rapport de la commission de conservation sur la conservation de la.. .. .. 210*a*

I

Ile de Boutillier's, comté de Lunenburg, N.-E., correspondance *re* soumissions, comptes, etc., se rapportant à.. 168
Isles de la Madeleine, documents *re* changements les plus récents dans les règlements de pêche du homard aux—etc.. 205
Ile du Prince-Edouard, Mémoire de la réclamation spéciale de—*re* représentation dans la Chambre des communes.. 118
Ile du Prince-Edouard, Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick, Mémoire *re* réclamations de.. .. .. .. 118*a*
Immigrants, documents *re* inspection mentale, morale et physique de tous les—arrivant au Canada.. 228
Immigration:—
Rapports *re*—par C. F. McKinnon, F. A. McEchen, John A. McDougall, J. M. McDonald, Wm Walkins, S. P. Fream, J. J. Walker, agents spéciaux, de la Nouvelle-Ecosse.. 244
Noms, fonctions, etc., des employés des services intérieur et extérieur de l'—en 1911 et 1913.. 42
Impressions et papeterie publiques, nombre total d'employés le 1er février 1914; augmentation de gages 1913.. .. .. 104*d*
Impressions et papeterie publiques, rapport du département des—pour 1913.. 32
Industries des lainages, nombre des—exploitées dans le pays, etc.. 140
Inspecteurs des agents—rapports faits par les—*re* placement des ouvriers agricoles, des domestiques, etc.,—pendant les années 1912-13.. 290
Inspecteurs vétérinaires employés par le gouvernement aux abattoirs, montant des dépenses de cette division du ministère.. 222
Inspection des bateaux à vapeur, rapport du ministère de la Marine sur l'—exercice 1912-13.. 23
Inspection médicale des immigrants aux ports d'arrivée au Canada.. .. 98
International Purity Congress, Rapport des délégués nommés par le gouvernement du Canada pour assister à ce congrès en novembre 1913.. 281
Irish, Fred. R., directeur de la poste à Afton, N.-E., correspondance *re* accusations contre.. .. .. 78*a*

J

Jackson, M. J. S., correspondance, etc., *re* nomination du surintendant des chantiers de l'Etat à Saint-Joseph de Sorel.. 69
Jaugeage des cours d'eau, rapport sur le.. .. .. 25*c*
Jetée de Kingsport, comté de Kings, N.-E., *re* montant de derniers dépensés sur cette jetée, au cours de l'année 1913.. .. .. 231(2*e*)
Journaux au Canada, liste des—*re* annonces dans les—pour le gouvernement ou ministres, fonctionnaires ou ministère, du 10 octobre 1911 au 28 avril 1913.. 81
Journaux au Canada, liste des—*re* annonces dans les—par le gouvernement, 10 octobre 1906 au 10 octobre 1907 jusqu'au 10 octobre 1911.. .. 81*a*

J

Journaux au Canada, liste des—*re* annonces dans les—par le gouvernement entre le 10 octobre 1906 et le 10 octobre 1907, et pendant les années jusqu'à 1911.. .. .. 81*b*
Journaux au Canada, liste des—*re* annonces dans les—par le gouvernement du 10 octobre 1911 au 28 avril 1913, montant payé.. .. .. 81*c*
Journaux au Canada, liste des—*re* annonces dans les—par le gouvernement entre le 10 octobre 1906 et 1907, et les années jusqu'à 1911 .. 81*d*
Journaux à la Nouvelle-Ecosse, deniers payés aux—durant les années 1912, 1913, et la nature du service.. .. 81*f*
Journaux au Canada, liste des—*re* annonces dans les—par le gouvernement du 10 octobre 1911 au 28 avril 1918.. .. .. 81*g*
Juges, nombre des—mis à la retraite depuis 1880; noms, traitements, raisons de le mise à la retraite, etc. .. 284
Justice, ministère de la—Noms des avocats représentant le—dans le district de Québec, depuis le 21 septembre 1911, etc.. 237
Justice, Rapport du ministre de la—pour l'exercice terminé le 31 mars 1913.. 34

K

Karluk, documents contenant tous les renseignements *re* affrêtement, équipement, instructions, etc., du steamer.. 191
Kelly, Wm. J., tous documents *re* emprisonnement et libération projetée de—etc.. 302

L

Laiterie et émmagasinage à froid—rapport du commissaire de la—pour l'exercice clos le 31 mars 1913.. .. 15*a*
Leroux, Pacifique, *re* demande de dommages subis par l'enlèvement des ponts sur le canal de Soulanges .. 120
Levé hydrographiques, 1911-1912.. .. 25*f*
Lévis, station de quarantaine à—contrats, etc., *re* achat par le gouvernement, 29 juillet 1913.. 265
Licenses, moissonneuses, etc., exportées au Canada, valeurs, etc., en 1910, 1911, 1912, 1913.. 184
Lignes de télégraphe ou de téléphone de Baddeck, N.-E., à Margaree, N.-E., *re* construction de la—par le gouvernement.. .. .. 232*t*
Lignes d'embranchement de chemin de fer de l'Intercolonial, d'Orangedale à Chéticamp, dans le comté d'Inverness, N.-E., documents se rapportant à.. .. .. 117*c*
Lignes d'embranchement de chemin de fer de l'Intercolonial, *re* construction de—dans le comté de Guysborough, etc.. .. .. 86*a*
Lignes d'embranchement du chemin de fer Intercolonial *re* documents concernant la question d'acquérir quelqu'une ou toutes les—aussi les droits de circulation sur l'Intercolonial. 117

L

Lingan-Bar, N.-E., Noms de tous les employés à—, gages, etc.. .. .. .. 232*k*
Lingan-Beach, Cap-Breton-sud, N.-E., *re* travail fait à—sous la surveillance de H. D. McLean.. 166
Liqueurs, relativement aux—apportées de l'extérieur du Canada dans les territories par permission spéciale, etc.. 105
Loi concernant l'instruction agricole; copie de tous les arrangements entre les provinces et le gouvernement sous l'autorité de cette loi.. 293
Loi d'assurance du service civil, Etat *re* pour l'exercice clos le 31 mars 1913.. 51
Loi d'enquête sur les coalitions, conseil nommé sous l'autorité de cette loi, pour s'enquérir au sujet de la United Shoe Machinery Co., rapport. 154
Loi des douanes, copie des décrets de l'Exécutif depuis juin 1914, changeant les taux des droits existant sous l'autorité de la—etc.. 156
Loi des insectes et autres fléaux destructeurs—règlements sous l'autorité de cette loi.. 65
Loi du tarif des douanes, etc., correspondance *re* suspension temporaire de la—*re* tiges métalliques, etc. .. 116
Long-Beach, Saint-Marys, comté de Digby, N.-E., correspondance, etc., *re* achat de propriété pour la pêcherie de homards à.. 95
Long Sault Development Co., correspondance *re* demande faite par la—etc.. .. .. 79*a*
Long Sault Development Co., *re* demande de la—pour établir un barrage sur le fleuve Saint-Laurent, etc.. 79

M

Machine à forer à Lethbridge, Alta., correspondance dans le ministère des Douanes relativement à la.. .. 213
Malles, copie du contrat pour le transport des—entre Lochaber-Nord de Collegeville, pour 1913.. .. .. .. 70*t*
Malles, correspondance, etc., *re* contrats pour le thansport des—entre Antigonish et Livingstone-Cove, N.-E., etc.. .. .. 70*g*
Malles, correspondance, etc., *re* service entre Bridgetown, Port-Lorne et Hampton, Parker's-Cove, Annapolis-Cove, N.-E.. .. .. 70*p*
Malles, correspondance *re* transport des—entre Saint-François-Xavier de Brompton et Windsor-Mills, Qué.. 70*l*
Malles, correspondance *re* transport des—entre Warkworth et Colborne, comté de Northumberland.. .. .. 70*i*
Malles, correspondance sur la liasse *re* service des —et soumissions reçues, entre Antigonish et Livingstone-Cove, N.-E.. .. .. 70*o*
Malles, documents *re* contrats des—entre Bridgetown et Port-Lorne, Hampton et Parker's-Cove, 1912 .. 70*s*
Malles, documents *re* renouvellement du contrat avec Geo. A. Stewart

M

pour le transport des—entre North-Lochaber et West-Lochaber 70w
Malles, documents *re* subvention plus forte pour la malle convenue entre le directeur général des Postes et les différentes compagnies de chemin de fer.. .. .. 70*x*
Malles, nombre de contrats annulés dans le comté d'Inverness depuis le 1er septembre 1911 jusqu'au 19 mars 1914.. .. .. 70*v*
Malles, noms des 82 soumissionnaires pour le transport des—entre la Baie Saint-Paul et La Malbaie, comté de Charlevoix.. .. .. 70*y*
Malles, noms, montants, à qui donnés, de toutes les soumissions en 1913 pour ventes de la malle dans le comté de Shelburne, N.-E., etc.. 70*v*
Malles—*re* contrats pour le transport des—entre Sherbrooke, comté de Guysborough, N.-E., et Moser's-River, comté d'Halifax, N.-E. 70
Malles *re* soumissions reçues pour le transport des—entre Merigonish et Malignant-Cove.. .. .. 70*u*
Mandats du gouverneur général émis depuis la dernière session du parlement à compte de l'exercice 1913-4. 50
Margaree, N.-E., correspondance *re* barrages de dérivation sur la rivière Margaree, 1911-12, 1912-13.. 232(2*v*)
Margaree, N.-E., correspondance *re* fourniture de houille à la homarderie à—exercices 1910-11, 1911-12, 1912-13, 1913-14.. 206
Marine et Pêcheries—
Rapport du ministère de la—exercice 1912-1913 (Marine).. 21
Rapport du ministère de la—exercice 1912-1913 (Pêcheries).. .. 22
Supplément au quarante-cinquième rapport du ministère de la—(Inspection des bateaux à vapeur).. 23
Marine, Royale canadienne—documents, etc., *re* décès et enterrement de Jos. LeBlanc, matelot à bord le steamer de l'Etat *Canada*.. 144
Marine, Royale canadienne—pensions ou gratifications aux officiers de la —etc., copie du décret de l'Exécutif *re*.. 48
Masinasin, province d'Alberta, documents *re* emplacement du bureau de poste à.. 72
Melville, Sask., *re* demandes au gouvernement pour bureau de poste à. 292
Méridien, démarcation du—141e dégré de longitude ouest, rapport conjoint des commissaires, etc.. 106
Milice:—
Copies des ordres généraux promulgués à la milice, période du 18 novembre 1912 au 25 novembre 1913.. 59
Noms, adresses, grade ou occupation des personnes qui ont accompagné le ministre de la Milice en Angleterre et en Europe en 1913.. 143
Re transfert des terres par la milice, aux commissaires du port de Montréal, etc.. 239
Montant total payé pour pensions par le ministère de la—pour l'exercice clos le 31 mars 1913, etc. 257

M

Milice—*Suite.*
Correspondance entre le ministère de la—et MM. Macdonald et Montpetit *re* organisation du 33e Hussards.. 258
Correspondance *re* terre à Farnham pour camp militaire.. 259
Milice, Sydney, N.-E., documents *re* transport de la—sur le chemin de fer Intercolonial, en l'année 1912.. 97
Mira, comté de Cap-Breton, *re* pétitions, etc., pour subventions pour quais, etc., à.. 96
Moitié nord de 1-3-16-O-2M., copie de tous les documents en la possession du ministère de.. .. .. 110*m*
Montfort, Str., rapport *re* échouement du—28 avril 1914.. 278
Montréal, *re* édifices, bureaux, etc., occupés par la gouvernement, à bail ou autrement.. 291
Moosejaw, cité de—*re* achat par le gouvernement des lots 1 et 2, bloc 125, plan 96, dans la cité de Moosejaw pour entrepôt.. .. .. 232(2*w*)
Municipalités de Pictou, Guysborough et Saint-Mary's—réclamation pour remboursement de deniers, etc.. .. 85

Mc

McDougall, H. F., de Grand-Narrows, N.-E., réclamation de—contre le chemin de fer Intercolonial. 85*a*
McGillis, Jos., *re* suspension de—du ministère des Douanes, Ottawa.. 220

N

National Drop Forge Co., Ltd., indiquant les noms des promoteurs, chutes d'eau qu'ils possèdent—données par lettres patentes.. 193
Naturalisation impériale, correspondance entre le gouvernement impérial et le gouvernement du Canada.. 111
Naturalisation impériale, documents *re* adoption d'une loi en Grande-Bretagne et dans les Dominions pourvoyant à la.. .. .. 111*a*
New-Carlisle, comté de Bonaventure, *re* non construction d'édifices publics dans—etc.. .. .. 232*j*
Niobe, croiseur, nombre d'hommes, de service, sur le—etc.. 41
Nominations:—
Des employés du bureau de poste de Moosejaw, appointements, etc. 77
De M. Pierre Cournoyer, directeur de la poste à Saint-Pierre de Sorel, comté de Richelieu, etc.. .. 77*a*
De fonctionnaires publics dans la cité de Québec, ministère du Revenu de l'Intérieur, des Chemins de fer, des Douanes, de l'Immigration, de la Marine, etc., depuis le 1er octobre 1911 jusqu'au 14 avril 1913; noms, fonctions, etc.. .. .. 77*b*
H. P. Duchemin, *re* copie des instructions données à, lorsqu'il a été nommé commissaire pour la Nouvelle-Ecosse, etc.. .. .. .. 77*e*
Des agents de courriers ou de billets sur l'Intercolonial et le che-

N

Nominations—*Suite.*
min de fer l'Ile du Prince-Edouard, montants reçus, résultats, etc.. .. .. 77c
De J. G. H. Bergeron comme commissaires, date de la nomination, d'enquêtes tenues, etc.. .. .. .. 77d
De F. Roy, comme directeur de la poste à Saint-Philippe de Néry, province de Québec.. .. .. 77f
De M. J. H. G. Bergeron comme commissaire, etc.. .. .. 77g
De M. T. J. Oliver, de Humboldt, Sask., à son poste actuel, aussi nomination du remplaçant à.. 77h
Du remplaçant de W. S. McKechnie, agent des terres fédérales à Prince-Albert, Sask., etc. 77i
De Jos. Lemieux, directeur de la poste à Mont-Louis, comté de Gaspé, etc.. .. .. 77j
Du remplaçant de C. A. R. Desjardins, directeur de la poste à Saint-André de Kamouraska, etc.. 78
Des capitaines, premiers et seconds mécaniciens des dragueurs 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, ministère de la Marine, en aval de Montréal pendant l'année 1913; nomination des capitaines et mécaniciens pour 1913 des remorqueurs *Carmella, Chambly, Contrecœur, De Lévis, Emilia, Iberville, Jas. Howden, Jesse Hume,* etc.. .. .. 77k
Du nombre d'employés additionnels dans le ministère des Douanes, cité d'Halifax, depuis le 10 octobre 1911.. .. .. 77l
Des gardiens du bureau de poste à Rigaud, etc.—correspondance à ce sujet.. .. .. 77m
De Morrison, Allan, Saint-Pierre, N.-E., inspecteur des habitations sur l'île Gregory, N.-E., 1912-1913.. .. .. 77n
Noms, durée de service de tous les employés, ministère de l'Intérieur, dans le service extérieur, depuis le 1er janvier 1912 jusqu'au 31 décembre 1913.. .. .. 77o
Nombre de nominations dans les Douanes à Montréal, depuis le 1er octobre 1911; noms, appointements, etc.. .. .. 77p
Nombre de mécaniciens, aides-mécaniciens, commis, plongeurs, ministère des Travaux publics, dans le comté de Bonaventure, depuis le 1er octobre 1911 .... 77q
Louis P. Thibault, Alphonse Poirier, J. A. Morin, C. F. Rioux et autres ont-ils été nommés par le directeur général des Postes. .. 77r
Nomination du percepteur des douanes actuel à Antigonish, correspondance à ce sujet.. .. .. .. 77s
Nomination du percepteur des douanes actuel à Antigonish, correspondance à ce sujet.. .. .. .. 77t
Northumberland, drague, nombre d'hommes employés sur la—à Pictou, en janvier, février et mars 1913, etc.. 233

N

Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard, mémoire *re* réclamations à la représentation, etc.. .. .. 118a

O

Obligations et valeurs, état de toutes les—depuis décembre 1912.. 39
Ontario Equipment Co., *re* ordre de la Chambre pour la production d'un échantillon de la serrures et clef brevetés par—au ministère des Postes 74
Opérations de dragage dans la Colombie-Britannique.. 101
Ouellette, Arsène, *re* décès de—à Trois-Pistoles, chemin de fer Intercolonial, etc.. 88
Ouvriers de ferme et serviteurs respectivement placés par les agents de l'Etat en 1912, 1913; où placés, etc.. 182

P

Pêche au saumon dans la rivière Saint-Jean en amont des eaux de marée, décrets de l'Exécutif, documents *re*, etc.. 163
Pêche au traineau, à la vapeur, correspondance depuis octobre 1911 entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des Etats-Unis. 226
Pêcheries à Margaree, correspondance *re* hommes nommés à la—etc.. 164
Pénitencier de Dorchester, *re* vacance du poste de sous-préfet et nomination du remplaçant de M. A. B. Pipes, etc.. 174
Pénitenciers, rapport de la Commission royale sur les—témoignages entendus, etc.. 252
Permis de pêche à l'éperlan accordés dans la comté de Pictou, N.-E., durant la dernière saison, toute correspondance, *re*.. 204
Permis de pêche à l'éperlan accordés dans le comte de Pictou, N.-E., durant la dernière saison, toute correspondance, *re*.. .. .. 204a
Phare à la Grande-Anse, comté de Gloucester, N.-B., *re* soumissions reçues pour la.. .. .. 232x
Phare à Red-Cape, port Margaree, N.-E., correspondance, *re*.. .. .. .. 232g
Piscifacture à Port-Daniel-ouest, rapport des opérations à la—pendant l'année 1913.. 151
Piscifacture de saumons, rivière Nipisiguit, N.-B., copies des soumissions pour construction reçues et contrats adjugés 145
Plaunte, Arthur, copie du décret de l'Exécutif nommant le commissaire *re* réclamations de la Atlantic Lake Superior Ry. Co., etc.. 279
Plaunte, Arthur, réponse supplémentaire se rapportant à la nomination de—etc.. .. .. 279a
Pointe-Cascades *re* démolition des maisons et dépendances érigées sur les terrains de l'Etat—la propriété de L. A. Sauvé.. 176

P

Poisson exporté du Canada aux Etats-Unis, mois d'octobre, de novembre et de décembre 1913, et de janvier 1914, aussi 1912, 1913.. .. 186
Poisson, transport du—des provinces-maritimes aux Etats-Unis, documents reçus par le ministère depuis le 1er janvier 1914.. 264
Pommes de terre, quantité et valeur des—exportées chaque mois des provinces, du 1er septembre 1911 au 1er janvier 1914, etc.. .. .. 217*a*
Pommes de terre—quantité et valeur des—importées chaque mois durant les années 1911, 1912, 1913, contrées d'où ils ont été importées.. 217
Population du Canada, provinces et territoires, années 1871, 1881, 1891, 1901 et 1911, etc.. 133
Port d'Antigonish, correspondance *re* dragage du—etc.. .. .. 232*r*
Port de bateaux de Friar's-Head, *re* dépense des deniers au—par Simon P. Doucet, en 1912-13 et 1913-14. 232(2*b*)
Port de Margaree, N.-E., *re* réparations à la jetée au—etc.. .. .. 231*x*
Port de Yarmouth, N.-E., *re* enlèvement de la glace dans le—par le steamer de l'Etat *Stanley* en février 1914.. 251
Poste rurale, etc:—
Routes établies dans le comté de Bonaventure du mois d'octobre 1911 au 2 février 1914, etc.. .. 141
Etat tabulaire de routes de poste rurale ouvertes depuis 1911, nombre de boîtes en usage, distribution, contrats, etc.. .. .. 141*a*
Nombre de routes de la poste rurale établies dans la Nouvelle-Ecosse, noms, etc.. .. .. 141*b*
Prime de volontaire lors de l'invasion fénienne—liste des personnes qui la demandent dans la Nouvelle-Ecosse et dont les réclamations ont été approuvées, liste de celles dont les réclamations n'ont pas encore été étudiées dans la Nouvelle-Ecosse, etc.. .. .. 188*a*
Prime de volontaire lors de l'invasion fénienne—rapport du conseil d'enquête *re* réclamation de la prime dans la province de la Nouvelle-Ecosse.. 188

Q

Quai de la Pointe-Kraut, comté de Lunenburg, N.-E., *re* construction du—etc.. .. .. 231 (2*d*)
Quais:—
Dépenses faite par l'Etat pour quai à Whycocomagh.. 231
Re dépense sur quai à Feltzen-sud, Lunenburg, N.-E., etc.. .. .. 231*a*
Re dépense sur quai à South-Gut, comté de Victoria, par le gouvernement durant l'été de 1913.. .. 231*b*
Re dépense sur quai, brise-lames, etc., dans le comté de Yarmouth, N.-E., depuis octobre 1911 .. .. 231*c*
Re dépense pour le quai d'Englishtown, comté de Victoria, 1913 .. 231*d*

Q

Quais—*Suite.*
Re dépense pour prolongement du quai à la Pointe-Finlay, Mabou, comté d'Inverness, exercice 1910-11.. .. .. 231*e*
Re dépense pour le quai à Port-Clyde, Shelburne, N.E.. .. .. 231*f*
Re dépense pour la construction du quai à la Pointe-Finlay, comté d'Inverness, N.-E.. .. .. 231*g*
Re dépense pour la construction du quai dans la ville de l'Assomption, Qué.. .. .. 231*h*
Re dépense pour la construction du quai à Bear-River, N.-E., etc. .. 231*i*
Re dépense pour quai public à Centreville, comté de Shelburne, N.-E.. .. .. 231*j*
Re dépense pour quai public à Sainte-Croix, comté de Lotbinière, Qué.. .. .. 231*k*
Relativement au quai projeté à Little-Cape et Great-Shemogue-Harbour, N.-B.. .. .. 231*b*
Relativement à la construction du quai dans la ville de l'Assomption, pétitions pour et contre, etc.. .. .. 231*m*
Relativement à la dépense pour le quai d'Arichat, N.-E., depuis le 11 octobre 1911.. .. .. 231*n*
Relativement à la dépense sur le quai de l'Etat à Croft's-Cove, N.-E., en 1911.. .. .. 231*o*
Relativement à la construction *re* quai à la rivière Bonaventure, comté de Bonaventure 231*p*
Relativement à l'achèvement du quai à Sainte-Croix depuis le 21 septembre 1911 jusqu'à mars 1914.. .. .. 231*q*
Relativement à l'achat de l'emplacement pour le quai de Bear-River, N.-E.. .. .. 231*r*
Relativement à la dépense pour le quai de Hall's-Harbour, N.-E., 1913.. .. .. 231*s*
Relativement à la dépense, etc., pour le quai de L'Ile Verte, comté de Témiscouata.. .. .. 231*t*
Relativement à copie du bordereau de paie des employés du quai à l'ouest de la rivière Verte, Témiscouata.. .. .. 231*u*
Relativement à l'achèvement du quai à Sainte-Croix, comté de Lotbinière.. .. .. 231*v*
Relativement à la construction du quai à Cole-Harbour, N.-E. 231*w*
Relativement aux réparations de la jetée au port Margaree, N.-E. .. 231*x*
Relativement à la construction du quai de Feltzen-sud, N.-E.. .. .. 231*y*
Relativement à la construction et réparation du quai à Port-Hood, N.-E.. .. .. 231*z*
Relativement à la dépense de $500 pour le quai de la Pointe-Finlay, N.-E., au cours de 1913.. .. .. 231(2*a*)
Relativement à la dépense pour le quai à Arichat, N.-E., pour l'usage du steamer *Magdalen*.. .. 231(2*b*)
Quart nord-est de 22-11-5-O. 3 m., copie de tous documents se rapportant au 110*h*

Q

Quart nord-est de 22-11-5-O. 3 m., documents supplémentaires se rapportant au 110*j*
Quart nord-est de la section 20-4, rang 16, à l'ouest du 3e méridien 110*i*
Quart L. E. de la section 16, township 25, rang 5, à l'ouest du 5e méridien, documents se rapportant au, etc.. 110*f*
Quart S.O., 23-16-12, O., 3e M., documents se rapportant au.. .. .. ..

R

Radio-télégraphie, copie des règlements, sous l'autorité de la loi de radio-télégraphie, 1913.. .. .. 300*a*
Radio-télégraphie, copie du décret de l'Exécutif, n° C.P. 1386 *re* règlements concernant la—etc.. 300
Rainy River Navigation Co., réclamation de la—contre l'Etat, *re* exploitation des bateaux, saison de 1911, etc. 68
Rapport *re* nombre de nominations honoraires faites à des grades dans la milice par le ministre de la Milice, etc.. .. .. 218*a*
Règlements des pêcheries de homards, nouveaux, par décret de l'Exécutif du 25 mars 1914 au lieu de ceux du 30 septembre 1910.. 234
Règlements des terres fédérales *re* disposition des—d'octobre 1911 à janvier 1912, etc.. 43
Réserve des sauvages à Sydney, N.-E., *re* vente et transfert de la—et déménagement des sauvages de cette réserve.. .. .. 198*a*
Réserve sauvage de Saint-Pierre, instructions données à C. P. Fullerton et Fawcett Taylor relativement à la—.. .. .. 198*b*
Réserve sauvage Kitsilano, *re* achat par le gouvernement de la—de la province de la Colombie-Britannique, etc.. 219
Ressources naturelles, certaines parties des possessions du Roi, rapport intérimaire de la commission royale sur les.. 135
Revenu de l'Intérieur, rapports, relevés et statistique pour l'exercice clos le 31 mars 1913:—
Partie I.—Accise.. 12
" II.—Inspection des poids et mesures.. 13
" III.—Falsification des substances alimentaires.. 14
Rivière Châteauguay, *re* barrage de la —nombre d'employés sur le—gages, etc.. .. .. 232*q*
Rivière Ristigouche *re* chemin de fer projeté ou pont de voie publique sur la—à Campbellton, N.-B. et Québec.. 103
Rivière Winnipeg *re* baux de sources de puissance hydraulique accordés sur la—date, à qui accordés, etc.. 80
Ross, Jean ou Jos., de Amqui, comté de Rimouski, *re* réclamation de—contre l'Intercolonial pour accident à un cheval, etc.. 131
Routes de la malle à la campagne à partir de New-Glasgow par Mont-William, Granton et Ambercrombie, N.-E.. .. .. 141*e*

R

Routes de la malle à la campagne dans le comté de Pictou, N.-E., *re* établissement des—; aussi nombre de bureaux de poste fermés.. 141*g*
Rowell, Newton W., *re* paiements faits par l'Etat à—pour services d'hommes de loi, etc.. 288
Rowell, Newton W., *re* sommes de deniers payés à—pour services d'hommes de loi durant les quinze dernières années.. .. .. 228*a*
Roy, l'honorable juge, frais de voyages de—durant les années 1912, 1913 et 1914.. 236
Roy, Madame Marcelline, plaintes contre—enquête sur la conduite de —etc.. 71
Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, rapport de la.. 28
Royale Gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, rapport des causes intentées devant le magistrat.. .. .. 28*a*
Royal Mail Steam Packet Co., convention entre le gouvernement du Canada et la—*re* service des Antilles anglaises.. 113

S

Sackville, N.-B., *re* projet de construction d'un rameau pour raccorder le quai public à—à l'Intercolonial, etc.. .. .. 117*b*
Saint-Jean, Banque de—Banque Ville-Marie, Banque Jacques-Cartier, etc., *re* constitution en corporation et autorisation.. 243
Saint-Lin des Laurentides *re* édifice public autorisé dans le budget de 1911-12.. .. .. 232*i*
Saint-Philippe-Est et Saint-Philippe-Ouest, *re* dépenses de—depuis le 1er juin 1912 jusqu'au 2 février 1914. 276
Saisies pratiquées par John C. Bourinot en sa qualité de douanier et percepteur des douanes intérimaire au port de Hawkesbury, N.-E., de 1884 à 1886 et de 1886 à 1898, aussi de 1898 à 1912.. .. .. 49*a*
Sauvages Moraves de la Thames, et règlements des sauvages Abénakis de Saint-François approuvés par le gouvernement, etc., le 27 mars 1913 et le 21 avril 1913.. 63
Scoles, G. R., contrat passé par—pour achèvement du chemin de fer Atlantique et lac Supérieur.. 87
Secrétaire d'Etat—rapport du.. 29
Secrétaires particuliers des membres du gouvernement libéral, noms, appointements, grades, le 11 octobre 1911.. 139
Section 36, ½ est de la—dans le township 6, rang 8, à l'ouest du quatrième méridien, correspondance, etc., *re*.. 61
Section 8-49-23-4 et ¼ S.O., de 7-49-28-4, documents, etc., dans le ministère de l'Intérieur *re*.. .. .. 61*a*
Sénat, copie de la résolution de l'Assemblée de la Colombie-Britannique *re* augmentation du nombre de sénateurs de la dite province.. .. .. 212*a*
Sénat, opinion de sous-ministre de la Justice sur la plus forte représenta-

S

tion dans le—des provinces de l'Ouest.. 212
Sénats ou Chambres Hautes dans l'Empire britannique, ou pays étrangers, information concernant la constitution des.. 246
Sénats ou Chambres Hautes dans l'Empire britannique, ou pays étrangers, réponse supplémentaire *re*.. .. . 246a
Sénat, plus forte représentation au—copie de l'opinion de l'assistant sous-ministre à ce sujet.. .. .. .. 212*b*
Serrure brevetée pour sacs de malle, n° 151043, correspondance demande, etc., pour.. .. .. 74*b*
Service civil, allocations de pension et de retraite dans le—durant l'année terminée le 31 décembre 1913, etc.. 52
Service civil, intérieur; nombre de personnes nommées qui n'ont pas passé les examens de mai ou de novembre de chaque année.. .. .. 104*e*
Service civil—Liste pour 1913.. 30
Service civil, nombre de certificats demandés à la commission du Service Civil depuis le 31 mars 1913, nombre de certificats refusés, et raison du refus, etc.. .. .. 104*h*
Service civil, pour chaque ministère du Service civil, noms, appointements, etc., des employés; aussi noms, etc., des personnes qui n'appartiennent pas au Service mais qui ont été employées dans quelque ministère depuis le 10 octobre 1911; aussi noms de ceux qui ont été congédiés, etc. 104*g*
Service de bacs entre la terre ferme et l'île du Prince-Edouard, correspondance, etc., etc.. .. .. 121*a*
Service de bateaux-passeurs, à la vapeur, entre le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et l'île du Prince-Edouard, toute correspondance se rattachant au service projeté, pendant toutes les saisons de l'année.. 121
Service des bateaux-passeurs, à wagons, entre la terre ferme et l'île du Prince-Edouard tous documents, etc., *re*.. .. .. 121*a*
Service de la malle à la campagne dans le comté de Québec, quelles paroisses de ce comté, etc.. .. .. 141*d*
Service de la malle à la campagne dans la paroisse de Sainte-Marguerite de Blairfindie, comté de Saint-Jean et Iberville.. .. .. 141*c*
Service de la malle à la campagne dans la paroisse de Saint-Théodore d'Acton, Qué.. .. .. 141*f*
Service naval, rapport du ministère du—pour l'année 1913.. 38
Service de santé publique—différentes divisions de ce.. 99
Service des colis postaux—règlements s'y rapportant.. 108
Service de steamers entre le Canada et les Antilles, tous documents *re*—du 1er mai 1913 à décembre 1913.. 286
Service de steamers entre Saint-Jean, N.-B., et Bear-River, N.-E., durant 1912, 1913, mémoire *re*, etc.. 159
Shelburne, N.-E., rapports, etc., *re* service de la malle à partir de—jusqu'à Jordan-Bay et Jordan-Ferry depuis le 1er octobre 1911.. 208
Skinner's-Cove, N.-E.—documents *re* paiements faits pour—achat de terrain à—année 1913.. 230
Skinner's--Pond, havre projeté à—études faites pour le.. 100
Smith, B. F., *re* coupe du bois sur la réserve sauvage de Tobique, N.-B., aussi montants payés depuis le 1er janvier 1912.. 198
Société royale du Canada, état des affaires de la—pour l'année terminée le 30 avril 1913.. 55
Sources de puissance hydraulique du Manitoba.. .. .. 25*e*
Sous-ministres—nombre d'employés sous chaque—etc., aussi appointements du commissaire des douanes, etc.. .. .. 104*i*
Southampton Ry. Co., N.-B., tous documents, etc., ayant trait à la—rapports des ingénieurs, etc.. 285
South-Lake, Lakeville, comté d'Antigonish, *re* dépenses en 1913 à.. .. 232(2*i*)
Station de sauvetage à Chéticamp, N.-E., documents, bordereaux de paie, *re*—etc.. .. .. 232*m*
Statistique criminelle, année terminée le 30 septembre 1912 (appendice au rapport du ministre du Commerce pour l'année 1912).. 17
Statistique des canaux, saison de navigation 1913.. .. .. 20*a*
Statistique des chemins de fer du Canada, exercice terminé le 30 juin 1913.. .. .. 20*b*
Statistique des messageries du Canada, exercice terminé le 30 juin 1913. 20*e*
Statistique des télégraphes du Canada, exercice terminé le 30 juin 1913. 20*f*
Statistique des téléphones du Canada, exercice terminé le 30 juin 1913.. 20*d*
Steamer *Canada*, mémoire de la subvention payée au—et copie des rapports faits par les propriétaires du—saison de 1913.. 160
Steamer *Saturnia*—rapport du commissaire sur l'échouement du—28 avril 1914.. 277
Stellarton, ville de, *re* achat de l'emplacement pour l'édifice public de—etc.. .. .. 232*s*

T

Taschereau, Alleyn, Qué., correspondance entre—et le ministère des Postes, *re* achat de cadenas pour les sacs de la malle.. .. .. 74*a*
Terrains houillières situés dans 28-19-27-18, 27-17 et 28-18, à l'ouest du quatrième méridien.. .. .. 110*i*
Terres, achat de terres par le Dominion du Canada depuis la confédération, etc.. 90
Terres, achats de—par le Dominion du Canada, depuis la date du rapport supplémentaire.. .. .. 90*a*
Terres fédérales, décrets de l'Exécutif *re*—du 1er octobre 1912 au 30 novembre 1913.. .. .. 110*c*
Terres fédérales, décret de l'Exécutif *re*—entre octobre 1912 et le 30 no-

T

vembre 1913, Lois des parcs des réserves forestières 110
Terres publiques du Canada, nombre d'acres de—données par l'Etat aux compagnies de chemins de fer de 1878 à mars 1914, etc.. 275
Tête de ligne maritime d'Halifax—construction du chemin de fer à partir du Bassin Bedford jusqu'au port d'Halifax, pour cette tête de ligne.. .. .. 172a
Tête de ligne maritime d'Halifax, noms des propriétaires dont les terres ont été expropriées pour cette.. 172
Tiges métalliques, suspension temporaire de l'article de la loi concernant la mise sur le marché des—correspondance, etc.. 116
Titres des sauvages, rapport *re*—présentés au surintendant général des affaires des sauvages, 20 août 1909. 47
Transcontinental, chemin de fer:
Réponse *re* changements dans le projet original pour les points terminaux dans la cité de Québec, etc. 114
Réponse *re* correspondance entre le commissaire du chemin de fer Transcontinental National et le ministre des Chemins de fer et entre le commissaire du chemin de fer Transcontinental National et le chemin de fer Pacifique-Canadien *re* points terminaux, etc.. 114a
Rapport de la commission royale nommée pour s'enquérir de la construction du—preuve et pièces, etc.. 123
Copie de la cession faite par M. P. et J. T. Davis en septembre 1909 des contrats Nos 16 et 17 sur la —à O'Brien, Fowler et McDougall. 123a
Copie du contrat avec Jos. Gosselin, usines de locomotives et de wagons à Saint-Malo, correspondance entre le ministère et W. J. Press, M.E., ou ingénieur en chef *re* prix de l'excavation, etc.. .. .. 123b
Copie du contrat primitif et celui modifié de M. Jos. Gosselin *re* usines de wagons à Saint-Malo, Qué.. .. .. 123c
Copie de la correspondance *re* nomination de MM. Lynch-Staunton et Gutelius comme commissaires, *re* 123d
Copies du rapport de Geo. S. Hodgins de New-York *re* ateliers de Transcona du chemin de fer Transcontinental National du 10 juin 1912.. .. .. 123e
Copie des documents soumis à sir Wm. White par le gouvernement *re* commission faisant une enquête sur le chemin de fer Transcontinental.. 138
Copie des conventions entre le—et le chemin de fer Canadian-Northern pour l'usage de la ligne par les trains du chemin de fer Transcontinental jusqu'à Saint-Malo .. 177
Copies de tous documents *re* la construction projetée du—de la Pointe Sainte-Claire, à l'est du pont de Québec, etc.. .. .. 123f

T

Transcontinental, chemin de fer—*Suite.*
Réponse *re* choix de l'emplacement pour la station au village de Saint-Eleuthère, sur le chemin de fer Transcontinental National, etc.. 123g
Réponse *re* appareils de chargement de charbon sur le chemin de fer Transcontinental National,—nombre des—ou construits, noms des soumissionnaires, etc.. .. .. 123h
Rapport des commissaires du—pour 1913.. 37
Rapport intérimaire du—pour 1913. 37a
Transport de la malle de Port-Hood à Port-Hood-sud-ouest, etc.. .. 70(2c)
Transport de la malle entre les ports canadiens et européens, convention entre le gouvernement et la compagnie de steamers, *re*.. 282
Travail, rapport du ministère du.. .. 36
Travail du port de Toronto, *re* adjudication de la construction du, etc.. 232(2w)
Travaux publics:
Réponse *re* montant de la dépense dans les comtés de Rimouski et de Gaspé depuis le 11 octobre 1911, etc.. 232
Réponse *re* montant de la dépense dans le comté d'Antigonish, depuis le 11 octobre 1911, etc.. .. 232a
Réponse *re* documents concernant l'édifice projeté et l'achat d'un emplacement pour cet édifice, à Bear-River, N.-E.. .. .. 232b
Réponse *re* dépense dans le havre de Mabou, pendant les années 1911-12, 1912-13.. .. .. 232c
Réponse *re* devis, soumissions, etc., se rapportant au bassin de radoub projeté à Lauzon, Qué.. .. .. .. 232d
Travaux publics dans le comté de Bonaventure, depuis le 10 octobre 1911 jusqu'au 2 février 1914.. .. .. .. 232o
Travaux publics dans le comté de Richmond, N.-E., tous documents reçus de J. A. Gillies, *re*.. .. .. 232(2e)
Travaux publics, rapport du ministre des—exercice terminé le 31 mars 1913 (2 volumes).. 19
Trois-Rivières—réponse *re* enquêtes tenues dans le district des—depuis le 15 octobre 1911 jusqu'à avril 1913.. 92

U

Unions ouvrières—Réponse concernant les—etc.. 89
United Shoe Machinery Co., rapport du conseil nommé pour s'enquérir des affaires de la—.. 154
Usines de réduction du chien de mer à Clark's-Harbour, N.-E., frais d'entretien, recettes, etc., années 1910, 1911, 1912.. 67

V

Villes dans la province d'Ontario dont la population est plus nombreuse que celle de la ville de Chesley, Bruce-sud, nombre des—ayant des boîtes à lettres, etc.. 192

Y

Yarmouth, banque de—Documents *re* constitution en corporation et autorisation de la—aussi *re* liquidation de la.. .. .. 243*a*
Yarmouth-nord *re* directeur de la poste de—vente de timbres-poste en dehors de la juridiction.. 273
Young, capitaine Murdock, enquête tenue contre—par M. Wilson, B.-C. 101*a*

Z

Zone du chemin de fer dans la C.-B., vente par l'Etat des terres suivantes dans townships 23-24, rang 18; townships 23-24, rang 19; townships 24-25, rang 20, etc.. .. .. 110*k*

Voir aussi la liste alphabétique, page 1.

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Arrangés par ordre numérique, avec les titres au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du Parlement; le nom du sénateur ou du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

VOLUME 1.

(Ce volume est relié en trois parties.)

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Volume I, parties A à J. Volume II, parties K à U. Présenté le 28 janvier 1914, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Volume III, parties V à Y. Présenté le 19 janvier 1914, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présentés le 19 janvier 1914, par l'honorable M. White.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

3. Budget des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 29 janvier 1914, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

3a. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 28 mai 1914, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1914. Présenté le 28 mai 1914, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 9 juin 1914, par l'honorable M. White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 3.

6. Liste des actionnaires des banques chartrées du Canada, à la date du 31 décembre 1913. Présentée par l'honorable M. White, le 19 janvier 1914.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 4.

7. Rapport des dividendes restant impayés, des soldes non réclamés et des traites et lettres de change impayées dans les banques chartrées du Canada, pendant cinq ans et plus, avant le 31 décembre 1913. Présenté par l'honorable M. White, le 16 mars 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 5.

(Ce volume est relié en deux parties.)

8. Rapport du surintendant des assurances pour l'année finissant le 31 décembre 1913. Présenté par l'honorable M. White, le 2 juin 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

9. Relevé des états des compagnies d'assurance du Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1913. Présenté par l'honorable M. White, le 2 juin 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 6.

10. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Partie I. Commerce du Canada. Présenté le 15 avril 1914, par l'honorable M. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*a*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Partie II. Commerce du Canada (1) avec la France, (2) l'Allemagne, (3) le Royaume-Uni et (4) les Etats-Unis. Présenté le 22 janvier 1914, par l'honorable M. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 7.

10*b*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Partie III. Commerce du Canada avec les pays étrangers autres que la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les Etats-Unis. Présenté le 15 avril 1914, par l'honorable M. Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*c*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Partie IV. Commerce du Canada. Renseignements divers. Présenté le 27 avril 1913, par l'honorable M. Foster.. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

10*d*. Rapport de la Commission des grains. Statistiques des céréales, etc. Présenté par l'honorable M. Foster, le 4 juin 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 8.

10*e*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Partie VI. Services de paquebots subventionnés et statistique du trafic par paquebots jusqu'au 31 décembre 1913, et estimations pour l'exercice 1914-1915. Présenté par l'honorable M. Foster, le 25 mars 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*f*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Partie VII. Commerce des pays étrangers, et traités et conventions. Présenté par l'honorable M. Foster, 1914.. .. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 9.

11. Rapport du ministère des Douanes, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté le 22 janvier 1914, par l'honorable M. Reid.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 10.

12. Rapports, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. (Accise, partie I.) Présentés le 19 janvier 1914, par l'honorable M. Nantel.. .. ..*Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.*

13. Rapport du ministère du Revenu de l'Intérieur, pour l'exercice terminé le 31 mars 1913. Partie II. Inspection des poids et mesures, gaz et lumière électrique. Présenté le 19 janvier 1914, par l'honorable M. Nantel.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

14. Rapports, relevés et statistique du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Partie III. Falsification des substances alimentaires. Présentés le 11 février 1914, par l'honorable M. Nantel.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

15. Rapport du ministère de l'Agriculture du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté le 22 janvier 1914, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 11.

15*a*. Rapport du Commissaire de la laiterie et des installations frigorifiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. (Laiterie, fruits, extension des marchés et emmagasinage à froid.) Présenté le 5 mai 1914, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15*b*. Rapport du directeur général vétérinaire et du commissaire du bétail, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté par l'honorable M. Burrell, le 2 février 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 11—*Suite.*

16. Rapport du directeur et des officiers des fermes expérimentales, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté le 7 avril 1914, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 12.

17. Statistiques criminelles, pour l'exercice terminé le 30 septembre 1912. (Annexe du rapport du ministère du Commerce, pour l'année 1912.) Présentées par l'honorable M. Foster, le 20 février 1914.. ..*Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.*

18. Relevé des élections générales de 1896, 1900, 1904, 1908 et 1911 et des élections partielles tenues du 11 juillet 1896 au 1er janvier 1914. Présenté par l'honorable M. Coderre, le 27 janvier 1914.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

18*a*. Relevé des élections partielles (douzième parlement) de la Chambre des Communes, durant 1913. Présenté par l'honorable M. Coderre, le 27 janvier 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 13.

19. Rapport du ministre des Travaux publics, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté le 19 janvier 1914, par l'honorable M. Rogers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 14.

20. Rapport du ministère des Chemins de fer et des Canaux, pour l'exercice du 1er avril 1912 au 31 mars 1913. Présenté le 20 mars 1914, par l'honorable M. Reid.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*a*. Statistique des canaux, pour la saison de navigation de 1913. Présentée par l'honorable M. Reid, le 12 mars 1914.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*b*. Statistique des chemins de fer du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1913. Présentée le 29 janvier 1914, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 15.

20*c*. Le huitième rapport du Bureau des commissaires des chemins de fer du Canada, pour l'année expirée le 31 mars 1913. Présenté le 22 janvier 1914, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20*d*. Statistique des téléphones du Canada, pour l'exercice clos le 30 juin 1913. Présentée le 10 février 1914, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires

20*e*. Statistique des messageries du Canada, pour l'exercice clos le 30 juin 1913. Présentée le 20 février 1914, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20*f*. Statistique des télégraphes du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1913. Présentée le 10 février 1914, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 16.

21. Quarante-sixième rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1912-1913. (Marine.) Présenté le 2 février 1914, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

21*b*. Liste des navires publiée par le ministère de la Marine et des Pêcheries, étant une liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada le 31 décembre 1913. Présentée le 1er mai 1914, par l'honorable M. Hazen.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 17.

22. Quarante-sixième rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries. (Pêcheries.) 1912-1913. Présenté le 19 janvier 1914, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 17—*Suite.*

23. Rapport du président de la Commission de l'inspection des bateaux à vapeur, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 27 mars 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 18.

24. Rapport du ministre des Postes, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté le 12 mars 1914, par l'honorable M. Pelletier.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 19.

(Ce volume est relié en deux parties.)

25. Rapport du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1913.—Volume I. Présenté le 23 février 1914, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1913.—Volume II. Présenté par l'honorable M. Roche, le 9 mars 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 20.

25*c*. Rapport sur le jaugeage des cours d'eau, pour l'année civile de 1913, préparé sous la direction de F. H. Peters, I.C., commissaire de l'irrigation. Présenté par l'honorable M. Roche, le 26 mars 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*d*. Douzième rapport de la Commission de géographie du Canada, pour l'exercice clos le 30 juin 1913. Présenté le 2 février 1914, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 21.

25*e*. Forces hydrauliques du Manitoba.

25*f*. Levé hydrographique de la zone de chemin de fer pour 1911-1912. Présenté, 1914.

VOLUME 22.

26. Rapport sommaire de la division de géologie du ministère des Mines, pour l'année civile de 1912. Présenté par l'honorable M. Coderre, 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

26*a*. Rapport sommaire de la division des mines du ministère des Mines, pour l'année civile de 1912. Présenté, 1914..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 23.

27. Rapport du département des Affaires des Sauvages, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté le 27 janvier 1914, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 24.

28. Rapport de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1913. Présenté le 19 janvier 1914, par l'honorable M. Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

28*a*. Etat des causes de magistrats et des convictions obtenues par la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest dans les provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan, dans le Territoire du Yukon, et une partie du Manitoba, au cours des années de 1909 à 1913. Présenté par l'honorable M. Borden, le 16 février 1914.. .. ..*Pas imprimé.*

29. Rapport du secrétaire d'Etat du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté le 9 février 1914, par l'honorable M. Coderre.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 24—*Suite.*

29*a*. Rapport du secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté le 19 janvier 1914, par l'honorable M. Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 25.

29*b*. Documents *re* Histoire constitutionnelle du Canada—(Sénat).
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

29*c*. Archives publiques.—Documents se rapportant à l'histoire constitutionnelle du Canada, 1791-1818, choisis et édités avec notes par Arthur G. Doughty et Duncan A. McArthur. Présentés par l'honorable M. Coderre, le 27 mars 1914.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 26.

30. Liste du service civil du Canada, 1913. Présentée, 1914.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

31. Cinquième rapport annuel de la Commission du service civil du Canada, pour l'année finissant le 31 août 1913. Présenté le 18 mars 1914, par l'honorable M. Coderre.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

32. Rapport annuel du département de l'Imprimerie et de la Papeterie publiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté le 11 mars 1914, par l'honorable M Coderre.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 27.

33. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement. Présenté le 15 janvier 1914, par l'Orateur.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

34. Rapport du ministre de la Justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1913.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

35. Rapport du conseil de la milice du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté le 9 mars 1914, par l'honorable M. Hughes.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36. Rapport du ministère du Travail, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté le 19 janvier 1914, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36*a*. Sixième rapport sur les procédures en vertu de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1907, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté le 19 janvier 1914, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36*b* Rapport sur les grèves et renvois en masse des ouvriers au Canada, de 1901 à 1912. Présenté par l'honorable M. Crothers, le 19 janvier 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

37. Huitième rapport annuel des Commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour l'exercice clos le 31 mars 1913. Présenté par l'honorable M. Cochrane, le 22 janvier 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

37*a*. Rapport intérimaire des Commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour les neuf mois terminés le 31 décembre 1913. Présenté le 18 février 1914, par l'honorable M. Cochrane .. ..

VOLUME 28—*Suite.*

compris les noms des officiers et de l'équipage, et les gages payés à chacun. Présentée le 19 janvier 1914.—*M. Kyte.* . . . . . *Pas imprimée.*

41. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 avril 1913, pour état faisant connaître les noms, et le rang et poste respectifs des officiers actuellement en service sur le *Niobe,* à Halifax, sous la direction du département du Service de la Marine; le nombre d'hommes actuellement en service comme matelots ou à d'autre titre analogue sur le *Niobe;* le nombre d'hommes qui ont abandonné le service sur le *Niobe* depuis le 1er juillet 1912; et si depuis cette même date, des efforts ont été tentés aux fins de recruter des hommes pour le *Niobe.* Présentée le 19 janvier 1914.—*M. Macdonald. . . Pas imprimée.*

42. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 mai 1913, pour—

1. Relevé faisant connaître les noms, fonctions et salaires respectifs des fonctionnaires du département de l'Immigration tant dans le service intérieur que dans le service extérieur, au 31 mars 1911;

2. Les noms, fonctions et appointements respectifs des fonctionnaires de la division d'immigration tant dans le service intérieur que dans le service extérieur le 31 mars 1913. Présentée le 19 janvier 1914.—*M. Oliver.* . . . . . *Pas imprimée.*

43. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 février 1913, pour copie des règlements faits par le ministre de l'Intérieur du 12 octobre 1911 au 1er janvier 1912, concernant l'affectation des terres fédérales, et aussi des règlements faits par le ministre de l'Intérieur du 12 octobre 1911 au 1er janvier 1912, concernant la demande du scrip des métis pour obtention de homesteads ou autres terres. Présentée le 19 janvier 1914.—*M. Oliver.* . . . . . *Pas imprimée.*

44. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Horace Rindress, médecin de la quarantaine à North-Sydney, division de Cap-Breton-Nord et Victoria, des témoignages entendus et du rapport de l'enquête conduite par H. P. Duchemin en la matière; aussi, état détaillé des dépenses que cette enquête a entraînées. Présentée le 19 janvier 1914.—*M. McKenzie.* . . . . . *Pas imprimée.*

44*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 11 décembre 1912, pour copie de tous papiers, documents et correspondance concernant la destitution de A. T. Doucet, maître de poste et percepteur de douane à la Rivière-au-Saumon, comté de Digby, N.-E. Présentée le 19 janvier 1914.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . . *Pas imprimée.*

44*b*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 avril 1913, pour copie des accusations portées contre Alexis Bourque, gardien de la sirène d'alarme à Bonaventure, à la suite desquelles il a été destitué par le ministre de la Marine et des Pêcheries, ainsi que copie de toutes lettres et autres documents se rapportant à la nomination de son remplaçant.—Présentée le 23 janvier 1914.—*M. Marcil (Bonaventure).* . . . . . *Pas imprimée.*

44*c*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 janvier 1913, pour copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département de la Marine et des Pêcheries ou quelqu'autre département, concernant la destitution de Patrick Conway, gardien de phare à White-Head-Island, N.-E.; et dans le cas où une enquête aurait eu lieu, les noms des témoins interrogés, la copie de la preuve et le relevé détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 21 janvier 1914.—*M. Sinclair.* . . . . . *Pas imprimée.*

44*d*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 mai 1913, pour copie de tous documents, télégrammes et correspondance concernant la destitution du capitaine William Smith, chef de l'embarcation de sauvetage à Blanche, comté de Shelburne, N.-E. Présentée le 21 janvier 1914.—*M. Law.* . . . . . *Pas imprimée.*

44*e*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1913, pour relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à ce jour, dans le comté de King, N.-E., dans l'un quelconque des départements de l'administration (à l'exclusion de ceux pour lesquels des demandes de documents ont été déjà faites et accordés); y compris les noms des personnes destituées, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes concernant chacun de ces renvois; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et de tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois; des personnes qui ont recommandé les remplaçants; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout le département concernant les susdits renvois et enquêtes. Présentée le 21 janvier 1914.—*M. McKenzie.* . . . . . *Pas imprimée.*

44*f*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 avril 1913, pour copie des accusations portées par MM. J. A. Mousseau, A. Godbout et J. Beaudin contre Jos. Ed. Landry, gardien du phare de Saint-Omer, Québec, qui ont amené sa destitution pour prétendue ingérence politique active. Présentée le 21 janvier 1914.—*M. Marcil (Bonaventure).*

Pas imprimée.

VOLUME 28—*Suite.*

44*g*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 avril 1913, pour copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents se rattachant à la destitution de Colin McIsaac, officier du service préventif à Port-Hood comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 21 janvier 1914.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

44*h*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 mai 1913, pour copie de toutes pétitions et correspondance relativement à la destitution de M. Pesha, directeur de la poste à Kent-Bridge, Ontario. Présentée le 22 janvier 1914.—*Sir Wilfrid Laurier.*
Pas imprimée.

44*i*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 janvier 1913, pour copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département des Postes ou quelqu'autre département, concernant la destitution de John S. Reeves, maître de poste à Mulgrave, N.-E.; dans le cas où une enquête aurait eu lieu, les noms des témoins interrogés, la copie de la preuve et le relevé détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Sinclair*.. ..*Pas imprimée.*

44*j*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 janvier 1913, pour copie de tous les documents, accusations, correspondance, lettres, télégrammes, etc., relatifs à la destitution de Havelock McLeod, maître de poste à Big-Intervale. N.E. Margaree, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Chisholm (Inverness).*
Pas imprimée

44*k*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 avril 1913, pour copie de tous les documents, requêtes, lettres, correspondance, messages, enquêtes, rapports, etc., se rapportant à la destitution de S. Lapointe, maître de poste à Saint-Eloi, comté de Témiscouata, et à la nomination de son successeur. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Gauvreau*.. .. .. .

VOLUME 28—*Suite.*

cette partie de la province de la Saskatchewan, et de tous autres documents et lettres à ce sujet. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Carroll*.. .. ..*Pas imprimée.*

44*r*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 janvier 1913, pour copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents au ministère des Postes ou quelqu'autre ministère concernant la destitution de George Taylor, directeur de la poste à Bickerton, N.-E., et dans le cas où il y aurait une enquête, les noms des témoins interrogés, la copie de la preuve et le relevé détaillé des dépenses de la dite enquête. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Sinclair*. .*Pas imprimée.*

44*s*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 avril 1913, pour copie de toute correspondance, télégramme, lettre, plainte, affidavit, rapport, recommandation, requête, certificat et autres documents se rapportant à la démission de Mlle Paul Hus, comme maîtresse de poste de la paroisse de Sainte-Victoire, comté de Richelieu, et la nomination de M. Paul Bardier, du même lieu, comme maître de poste. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Cardin*.. .. ..*Pas imprimée.*

44*t*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1913, pour copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Parker S. Hart, maître de poste à Manchester, comté de Guysborough, N.-E., de toute preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet; aussi, état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

44*u*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 17 février 1913, pour copie de toutes plaintes et accusations portées contre Charles L. Gass, ci-devant maître de poste à Bayfield, comté d'Antigonish, de la preuve (s'il en est) faite devant le commissaire Duchemin, du rapport de ce dernier, et de toutes lettres, télégrammes et documents quelconques concernant la destitution de Gass et la nomination de son successeur. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée.*

44*v*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 27 janvier 1913, pour copie de tous decuments, correspondances, lettres, rapports, etc., se rapportant à la destitution de Mme Belzil, maîtresse de poste à Saint-Octave, comté de Rimouski, et à la nomination de son successeur. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. .*Pas imprimée.*

44*w*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 avril 1913, pour copie de tous les documents, correspondance, lettres, rapports, etc., se rapportant à la destitution de John McDonnell, maître de poste à Essex, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

44*x*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 31 mars 1913, pour copie de toutes lettres, télégrammes et documents concernant la destitution de James Bain, comme directeur de la poste à Ninga, Manitoba. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Turriff.* *Pas imprimée.*

44*y*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 avril 1913, pour copie de tous documents, lettres, requêtes, télégrammes, accusations et rapports, en la possession du ministère des Postes, touchant la destitution de William McKinnon, maître de poste à Erinville, comté de Guysborough, N.-E., et la nomination de Daniel Kenny comme remplaçant;—et, s'il y a eu une enquête au sujet de la destitution du dit William McKinnon, liste des noms de tous les témoins entendus; copie de la preuve et du rapport du commissaire enquêteur, avec un état détaillé des dépenses de l'enquête. Présentee le 22 janvier 1914.—*M. Sinclair*. .. ..

VOLUME 28—*Suite.*

44 (2*d*). Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 10 décembre 1912, pour liste des fonctionnaires publics remerciés par l'administration actuelle dans la circonscription de Portneuf, contenant les noms et fonctions de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, ainsi que copie de toute correspondance s'y rapportant et rapports d'enquêtes, dans les cas où de telles enquêtes ont été instituées. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Delisle.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (2*e*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour état donnant la liste des maîtres de poste remerciés par l'administration actuelle dans la division des Deux-Montagnes, les noms de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, ainsi que copie de toutes correspondance et requêtes s'y rapportant et rapports d'enquêtes, dans les cas où de telles enquêtes ont été faites ainsi que les noms de leurs successeurs. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Ethier.* *Pas imprimée.*

44 (2*f*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Thomas Chalmer McLean, maître de poste à Ivera, Middle-River, division électorale de Cap-Breton-Nord et Victoria, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet, et état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. McKenzie.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (2*g*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, etc., se rapportant à la destitution de C. P. Blanchard, maître de poste à Truro, N.-E., et à la nomination de son successeur. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Macdonald.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (2*h*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, rapports, preuve, correspondance, etc., se rapportant à la destitution de Samuel Atwood, Atwood's-Brook, comté de Shelburne, N.-E. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Law.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (2*i*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1913, pour état indiquant quels sont les maîtres de poste, dans le comté de Berthier, destitués depuis le 21 septembre 1911 ; leurs noms, leurs paroisses respectives, la date de leur destitution et les raisons alléguées ; s'il y a eu enquête dans chaque cas ; sur la recommandation de quelle perpersonne ont été faites ces destitutions ; qui on a nommé comme leurs successeurs, et sur quelle recommandation ils ont été nommés. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Béland.* *Pas imprimée.*

44 (2*j*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1913, pour copie de toutes plaintes, accusations, correspondance, requêtes, télégrammes concernant la destitution de Wilfrid Bellemare, maître de poste à Harvey-Junction, comté de Portneuf ; de tous documents concernant la nomination de son successeur, tels que requêtes, lettres de recommandation, etc., de la preuve et du rapport fait à la suite de l'enquête tenue par le commissaire enquêteur Jolicœur à ce sujet ; aussi, état détaillé des frais occasionnés par cette enquête. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Delisle.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (2*k*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 10 février 1913, pour copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, preuve, rapports et autres papiers et documents dans le département des Postes ou quelqu'autre département du gouvernement concernant la destitution de Rufus D. Carrigan, maître de poste à Sand-Point, comté de Guysborough, N.-E., et dans le cas où une enquête a eu lieu, les noms de tous les témoins interrogés ; et un état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Sinclair.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (2*l*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de Daniel Dunlop, maître de poste à New-Campbellton, division électorale de Cap-Breton-Nord et Victoria, N.-E., de la preuve et du rapport de l'enquête tenue par H. P. Duchemin à ce sujet, et état détaillé des dépenses de cette enquête. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. McKenzie.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (2*m*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 avril 1913, pour copie de tous les documents, accusations, correspondance, télégrammes, etc., se rapportant à la destitution de Duncan Cameron, maître de poste à Craigmore, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Chisholm (Inverness).* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (2*n*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 janvier 1913, pour copie de toutes lettres, télégrammes, rapports, accusations et autres documents concernant la destitution de Angus Cameron, ci-devant maître de poste à Fairlight, Sask., et de la preuve faite à l'enquête tenue par M. Dorsett. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Turriff.* *Pas imprimée.*

44 (2*o*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de tous documents, correspondance, requêtes et télégrammes concernant la destitution de M. Sauriol, maître de poste de Saint-Janvier, comté de Terrebonne, et la nomination de son successeur. Présentée le 22 janvier 1914.—M. *Ethier.* . . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

44 (2*p*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 juin 1913, pour copie de toutes pétitions, lettres, dépêches télégraphiques et résolutions en rapport avec le changement des noms des bureaux de poste de Leitche's-Creek-Crossing et de Leitche's-Creek, comté de Cap-Breton-Nord, N.-E., et avec la destitution de Donald Johnston, maître de poste antérieur de Leitche's-Creek, et la nomination de son successeur. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. McKenzie.* .. .. *Pas imprimée.*

44 (2*q*.) Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 27 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de James McLees, maître de poste à Bishop-Mills, comté de Grenville, Ont., et à la nomination de son remplaçant. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Proulx.* .. .. *Pas imprimée.*

44 (2*r*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 avril 1913, pour copie de tous les documents, accusations, correspondance, télégrammes, etc., se rapportant à la destitution de Mme Sarah C. Rankin, directrice de poste à South-West-Ridge, Mabou, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Chisholm (Inverness).Pas imprimée*

44 (2*s*). Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 19 mars 1913, pour relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle depuis le 23 juin 1896 jusqu'au 21 septembre 1911, dans le comté de Cumberland, N.-E., dans l'un quelconque des départements de l'administration, y compris les noms des personnes destituées, leur âge à leur entrée au service, la durée de leur service avec dates, le chiffre de leur rémunération, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et de tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession d'aucuns des départements de l'administration; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois; leur âge lors de leur nomination, le chiffre de leur rémunération, et les noms des personnes qui ont recommandé les remplaçants; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Rhodes.* *Pas imprimée.*

44 (2*t*). Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 28 avril 1913, pour état faisant connaître tous les employés fédéraux destitués dans le comté de Trois-Rivières et Saint-Maurice, depuis le 15 octobre 1911 jusqu'à date, la date de la destitution, l'emploi de chaque personne, le chiffre du salaire à l'époque de la destitution, les raisons de la destitution, et s'il y a eu enquête ou non. Aussi, les noms et domiciles de leurs remplaçants. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Bureau.* .. ..*Pas imprimée.*

44 (2*u*). Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 10 décembre 1913, pour relevé faisant connaître le nombre de destitutions de fonctionnaires ordonnées par l'administration actuelle dans le district électoral de Régina; les noms des fonctionnaires destitués, les raisons de leur renvoi et les accusations portées contre eux; aussi, copie de toute la correspondance à cet égard, et de tous les rapports des enquêtes tenues en l'espèce. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Martin (Régina).* .. ..*Pas imprimée.*

44 (2*v*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 10 décembre 1912, pour copie des fonctionnaires publics remerciés par l'administration actuelle, dans la circonscription de Kamouraska, contenant les noms et fonctions de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, ainsi que copie de toute correspondance s'y rapportant, et rapports d'enquêtes, dans les cas où de telles enquêtes ont été instituées Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Lapointe (Kamouraska)...Pas imprimée.*

44 (2*w*). Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 10 février 1913, pour relevé faisant connaître en détail le nombre d'employés publics destitués jusqu'à ce jour, par l'administration actuelle dans le comté de Prince, I.-P.-E.; les noms de ces employés, la raison de leur renvoi, les plaintes portées contre eux, toute la correspondance s'y rattachant; copie des témoignages et des rapports d'enquête, là où l'on a tenu des enquêtes; aussi, les noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par suite de ces destitutions, et les noms des personnes qui ont recommandé la nomination des nouveaux titulaires. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Richards.* .. ..*Pas imprimée.*

44 (2*x*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 10 décembre 1912, pour état donnant en détail le nombre de renvois d'office faits par le gouvernement actuel jusqu'à date dans les divisions électorales de Strathcona, ainsi que les noms des titulaires renvoyés, les motifs de renvoi, les plaintes portées contre ces employés, et copie de toute correspondance à ce sujet, et de tous rapports d'enquêtes quand il y a eu enquête. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Douglass.* .. ..*Pas imprimée.*

44 (2*y*). Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 10 décembre 1912, pour état donnant en détail le nombre de renvois d'employés publics effectués par le gouvernement actuel, jusqu'à date, dans la division de Saltcoats, Sask., ainsi que les noms des personnes renvoyées, les motifs du renvoi, les plaintes portées contre ces employés; aussi,

VOLUME 28—*Suite.*

copie de toute correspondance sur le sujet ci-dessus, et de tous rapports d'enquête quand une enquête a eu lieu. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. MacNutt.*

Pas imprimée.

44 (2*z*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 28 avril 1913, pour état faisant connaître tous les employés destitués dans le comté de Champlain, depuis le 15 octobre 1911 jusqu'à date de la destitution, l'emploi de chaque personne, le chiffre de son salaire lors de sa destitution, les raisons de la destitution, s'il y a eu enquête ou non, et les noms et domiciles de leurs remplaçants. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Bureau.*

Pas imprimée.

44 (3*a*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1913, pour relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à ce jour, dans le comté de Cumberland, N.-E., dans l'un quelconque des départements de l'administration (à l'exclusion de ceux pour lesquels des demandes de documents ont été déjà faites et accordées) ; y compris les noms des personnes destituées, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées ;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois ; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et de tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration ; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois ; des personnes qui ont recommandé les remplaçants ; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Kyte.*

Pas imprimée.

44 (3*b*.). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1913, pour relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service public ordonnés par l'administration actuelle, depuis le premier jour d'octobre 1911 jusqu'à ce jour, dans le comté de Westmoreland, N.-B., dans l'un quelconque des départements ; les noms des fonctionnaires ou employés destitués ; la raison de tel renvoi ; les accusations portées ; les noms des accusateurs (sauf le cas de George H. Cochrane, percepteur des douanes à Moncton, pour lequel les papiers ont déjà été demandés) ; copie de tous les documents, correspondance, lettres, télégrammes, etc., concernant chacun de ces renvois ; de tous les témoignages entendus aux enquêtes, quand il y a eu enquête ; de tous les rapports touchant ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration, ou de la Commission d'administration des chemins de fer de l'Etat, ou des fonctionnaires de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard ; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplacer les employés renvoyés ; les noms des personnes qui ont recommandé les remplaçants, ainsi qu'un relevé détaillé de toutes les dépenses soldées par l'un quelconque des départements en rapport avec les susdits renvois et enquêtes. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Emmerson.*

Pas imprimée.

44 (3*c*). Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1913, pour relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle, depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à ce jour, dans le comté d'Annapolis, N.-E., dans l'un quelconque des départements de l'administration (à l'exclusion de ceux pour lesquels des demandes de documents ont été déjà faites et accordées) ; y compris les noms des personnes destituées, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées ;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois ; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et de tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administrateur ; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois ; des personnes qui ont recommandé les remplaçants ; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. .. .

VOLUME 28—*Suite.*

de toute correspondance en l'espèce, de tous les témoignages entendus aux enquêtes et des rapports de ces enquêtes, là où il y a eu enquête;—aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par les dites destitutions, et des noms des personnes qui ont recommandé la nomination des remplaçants. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. White (Alberta)*.. .. ..*Pas imprimée.*

44 (3*f*). Réponse à un ordre du Sénat, en date du 16 mai 1913, pour état donnant les noms de tous les fonctionnaires démis de leurs fonctions et les raisons de leur démission, dans le comté de Shelburne-Queen, du 21e jour de juin 1896 jusqu'au 26e jour de septembre 1911; aussi, un état indiquant les noms de tous les fonctionnaires démis de leurs fonctions, et les raisons de leur démission, dans le dit comté, depuis le 26e jour de septembre 1911 au 15e jour de mai 1913.. .. ..*Pas imprimée.*

44 (3*g*). Réponse à un ordre du Sénat, en date du 13 mai 1913, pour état indiquant les noms et adresses de tous les maîtres de poste démis ou renvoyés d'office dans le comté d'Antigonish, du 21e jour de juin 1896 au 26e jour de septembre 1911, ainsi que les dates et les causes de ces démissions ou renvois d'office.. .. ..*Pas imprimée.*

44 (3*h*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 janvier 1913, pour copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution du Dr Freeman O'Neil, médecin du port à Louisbourg, Cap-Breton-Sud, N.-E., et de la preuve et rapport de l'enquête faite par H. P. Duchemin à ce sujet. Présentée le 26 janvier 1914.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

44 (3*i*). Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1913, pour relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à ce jour, dans le comté de Digby, N.-E., dans l'un quelconque des départements de l'administration (à l'exclusion de ceux pour lesquels des demandes de documents ont été faites et accordées); y compris les noms des personnes destituées, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et de tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois; des personnes qui ont recommandé les remplaçants; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes. Et aussi réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1913, pour un relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à ce jour, dans le comté de Digby, N.-E., dans l'un quelconque des départements de l'administration (à l'exclusion de ceux pour lesquels des demandes de documents ont été déjà faites et accordées); y compris les noms des personnes destituées, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et de tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois; des personnes qui ont recommandé les remplaçants; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Sinclair*. .. .. *Pas imprimée.*

44 (3*j*). Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1913, pour relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à ce jour, dans le comté de Shelburne et Queen, N.-E., dans l'un quelconque des départements de l'administration (à l'exclusion de ceux pour lesquels des demandes de documents ont été déjà faites et accordées); y compris les noms des personnes destituées, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et de tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois; des personnes qui ont recommandé les remplaçants; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes. Présentée le 27 janvier 1914.—*M. Law*..*Pas imprimée.*

44 (3*k*). Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 19 mars 1913, pour état faisant connaître les fonctionnaires publics employés dans la cité de Québec, dans les départements du Revenu de l'Intérieur, des Chemins de fer, du Transcontinental, des Douanes, de l'Immigration, de la Marine et des Pêcheries, des Travaux publics et de la Milice et remerciés par l'administration actuelle, et donnant les noms et fonctions de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles; aussi,

VOLUME 28—*Suite.*

copie de toute correspondance s'y rapportant, et rapports d'enquêtes, dans les cas où de telles enquêtes ont été instituées. Présentée le 26 janvier 1914.—*M. Lachance.*
Pas imprimée.

44 (3*l*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 janvier 1913, pour liste des fonctionnaires publics remerciés par l'administration actuelle dans la circonscription de L'Assomption, contenant les noms et fonction de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, ainsi que copie de toute correspondance s'y rapportant et rapports d'enquêtes, dans les cas où de telles enquêtes ont été instituées, ainsi que les noms des successeurs des fonctionnaires destitués. Présentée le 26 janvier 1914.—*M. Séguin.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (3*m*). Réponse supplémentaire additionnelle à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1912, pour état indiquant, pour chaque département du gouvernement, les noms, adresses postales, emplois et salaires de toutes personnes employées dans le service intérieur et le service extérieur, et de toutes personnes ne faisant pas partie du service civil, employées par le gouvernement dans quelque département, le 10 octobre 1911,—qui ont été renvoyées du service par voie de destitution, avec spécification dans chaque cas du mode de destitution et des raisons données à cet effet et de la longueur de l'avis donné aux personnes renvoyées; aussi, indiquant, dans chaque cas, si une enquête a eu lieu ou non avant la destitution de ces personnes. Présentée le 26 janvier 1914.—*M. Kyte.*
Pas imprimée.

44 (3*n*). Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1913, pour relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à ce jour, dans le comté de Digby, N.-E., dans l'un quelconque des départements de l'administration (à l'exclusion de ceux pour lesquels des demandes de documents ont été déjà faites et accordées); y compris les noms des personnes destituées, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et de tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois; des personnes qui ont recommandé les remplaçants; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes. Présentée le 28 janvier 1914.—*M. Sinclair.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (3*o*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 26 mai 1913, pour copies de toutes correspondances, télégrammes, enquêtes et rapports touchant la destitution de Philéas Habel, gardien de phare à Saint-Louis de Lotbinière, P.Q. Présentée le 4 février 1914.—*M. Fortier.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (3*p*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 mai 1913, pour copie de toute la correspondance, des accusations, des requêtes et des rapports au sujet de la destitution du garde-pêche Migneault, à Sept-Iles,—et de la nomination de son remplaçant, Elzéar Lévesque. Présentée le 10 février 1914.—*M. Béland.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (3*q*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 28 avril 1913, pour état faisant connaître tous les employés destitués dans le comté de Maskinongé depuis le 15 octobre 1911 jusqu'à date, la date de la destitution, l'emploi de chaque personne, le chiffre de son salaire lors de sa destitution, les raisons de la destitution, s'il y a eu enquête ou non, et les noms et domiciles de leurs remplaçants. Présentée le 10 février 1914.—M. *Bureau.*
Pas imprimée.

44 (3*r*). Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1913, pour relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à ce jour, dans le comté de King, N.-E., dans l'un quelconque des départements de l'administration (à l'exclusion de ceux pour lesquels des demandes de documents ont été déjà faites et accordées); y compris les noms des personnes destituées, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et de tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois; des personnes qui ont recommandé les remplaçants; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes. Présentée le 10 février 1914.—*M. McKenzie.*
Pas imprimée.

44 (3*s*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1913, pour relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle

VOLUME 28—*Suite.*

depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à ce jour, dans le comté de Colchester, N.-E., dans l'un quelconque des départements de l'administration (à l'exclusion de ceux pour lesquels des demandes de documents ont été déjà faites et accordées) ; y compris les noms des personnes destituées, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées ;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois ; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et de tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration ; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois ; des personnes qui ont recommandé les remplaçants ; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes. Présentée le 10 février 1914.—*M. Macdonald.*

Pas imprimée.

44 (3*t*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1913, pour relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à ce jour, dans le comté de Hants, N.-E., dans l'un quelconque des départements de l'administration (à l'exclusion de ceux pour lesquels des demandes de documents ont été déjà faites et accordées) ; y compris les noms des personnes destituées, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées ;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois ; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et de tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration ; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois ; des personnes qui ont recommandé les remplaçants ; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes. Présentée le 10 février 1914.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. .. .

VOLUME 28—*Suite.*

copie de tous les documents se rapportant à la nomination de son successeur. Présentée le 26 février 1914.—*M. Clarke (Essex)*.. .. ..*Pas imprimée.*

44 (*4b*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de tous les documents, lettres, requêtes, télégrammes, accusations, témoignages entendus, rapports, etc., de record dans le département des Douanes, se rapportant à la destitution de Aylmer Orton, officier de douane à Windsor, Ont.; aussi, si une enquête a été tenue, liste des noms de tous les témoins; copie de la preuve faite; aussi, copie de tous les documents se rapportant à la nomination de son successeur. Présentée le 26 février 1914.—*M. Clarke (Essex)*.. .. ..*Pas imprimée.*

44 (*c*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de tous les documents, lettres, requêtes, télégrammes, accusations, témoignages entendues, rapports, etc., de record dans le département des Douanes, se rapportant à la destitution de Frederick Forster, sous-percepteur des douanes à Kingsville, Ont.; aussi, si une enquête a été tenue, liste des noms de tous les témoins, copie de la preuve faite; aussi, copie de tous les documents se rapportant à la nomination de son successeur. Présentée le 26 février 1914.—*M. Clarke (Essex)*.. .. ..*Pas imprimée.*

44 (*4d*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de tous les documents, lettres, requêtes, télégrammes, accusations, témoignages entendus, rapports, etc., de record dans le département de l'Intérieur, se rapportant à la destitution de Andrew Darragh, fonctionnaire de l'immigration à Windsor, Ont.; aussi, si une enquête a été tenue, liste des noms de tous les témoins, copie de la preuve faite; aussi, copie de tous les documents se rapportant à la nomination de son successeur. Présentée le 2 mars 1914.—*M. Clark (Essex)*.. .. ..*Pas imprimée.*

44 (*4e*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de tous les documents, lettres, requêtes, télégrammes, accusations, témoignages entendus, rapports, etc., de record dans le département de l'Intérieur, se rapportant à la destitution de John Halstead, officier d'immigration, à Windsor, Ont.; aussi, si une enquête a été tenue, liste des noms de tous les témoins; copie de la preuve faite; aussi, copie de tous les documents se rapportant à la nomination de son successeur. Présentée le 2 mars 1914.—*M. Clarke (Essex)*.. .. ..*Pas imprimée.*

44 (*4f*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 26 mai 1913, pour copies de toutes correspondances, télégrammes, enquêtes et rapports touchant la destitution de Napoléon Daigle, gardien de phare à la Barre-à-Boulard, dans la paroisse de Saint-Louis de Lotbinière, province de Québec. Présentée le 2 mars 1914.—*M. Fortier*. .. .. *Pas imprimée.*

44 (*4g*). Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 19 mars 1913, pour relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle depuis le 23 juin 1896 jusqu'au 21 septembre 1911, dans le comté de Cumberland, N.-E., dans l'un quelconque des départements de l'administration, y compris les noms des personnes destituées, leur âge à leur entrée au service, la durée de leur service avec dates, le chiffre de leur rémunération, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois, de tous les témiognages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et de tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession d'aucuns des départements de l'administration; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois; leur âge lors de leur nomination, le chiffre de leur rémunération, et les noms des personnes qui ont recommandé les remplaçants; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes. Présentée le 2 mars 1914. —*M. Rhodes*.. .. ..*Pas imprimée.*

44 (*4h*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de tous les documents, lettres, requêtes, télégrammes, accusations, témoignages entendus, rapports, etc., de record dans le département des Postes, se rapportant à la destitution de James H. Smart, maître de poste à Kingsville, Ont.; aussi, si une enquête a été tenue, liste des noms de tous les témoins; copie de la preuve faite; aussi, copie de tous les documents se rapportant à la nomination de son successeur. Présentée le 2 mars 1914. —*M. Clarke (Essex)*.. .. ..*Pas imprimée.*

44 (*4i*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février, pour copie de tous les documents, lettres, etc., se rapportant à la destitution de John A. Roy, maître de poste à Maitland, comté de Hants. Présentée le 2 mars 1914.—*M. Macdonald*... ..*Pas imprimée.*

44 (*4j*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour copie de tous documents, lettres, etc., se rapportant à la destitution de Thomas Nelson, maître de poste de Scotch-Village, comté de Hants. Présentée le 2 mars 1914.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

44 (*4k*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour copie de tous documents, lettres, etc., se rapportant à la destitution d'Albert McHeffey, maître de poste à Shubenacadie, comté de Hants. Présentée le 2 mars 1914.—*M. Macdonald.*
Pas imprimée.

44 (*4l*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour copie de tous les documents, lettres, etc., se rapportant à la destitution de C. Stewart McPhee, maître de poste à Enfield, comté de Hants. Présentée le 2 mars 1914.—*M. Macdonald.*
Pas imprimée.

44 (*4m*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle depuis le 1er février 1913 jusqu'à ce jour, dans le comté de Westmoreland, N.-B., dans l'un quelconque des départements de l'administration, excepté celui des Postes; y compris les noms des personnes destituées, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration ou de la Commission d'administration des chemins de fer de l'Etat, ou des officiers de l'Intercolonial ou des chemins de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois; des personnes qui ont recommandé les remplaçants; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes. Présentée le 3 mars 1914.—*M. Emmerson..Pas imprimée.*

44 (*4n*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de D. Dishaw, employé au chantier maritime à Prescott, Ont. Présentée le 3 mars 1914.—*M. Turriff.. .. .. ..Pas imprimée.*

44 (*4o*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour copie de tous papiers, lettres et documents de toutes sortes concernant le renvoi de A. Michael Russell, comme gardien de la salle d'exercice militaire, de Windsor, comté de Hants. Présentée le 3 mars 1914.—*M. Maclean (Halifax).. .. ..Pas imprimée.*

44 (*4p*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour copie de tous papiers, lettres et documents, accusations, correspondance, lettres et télégrammes se rapportant à la destitution de M. A. Goyette, maître de poste à Saint-Valérien de Milton, comté de Shefford, Qué., des témoignages entendus et du rapport de l'enquête tenue par le Dr W. L. Shurtleff en la matière. Présentée le 5 mars 1914.—*M. Boivin.*
Pas imprimée.

44 (*4q*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 avril 1913, pour copie de la preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par M. W. A. E. Flynn, dans l'affaire de P. B. Bourdages, gardien de phare à la Pointe-Bonaventure, Qué.,—ainsi que copie des accusations portées contre le dit Bourdages par Ovide Bourdages, Raymond Bourdages, Pierre Henry, J. A. Mousseau et D. Champoux. Présentée le 5 mars 1914.—*M. Marcil (Bonaventure). .. .. Pas imprimée.*

44 (*4r*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 avril 1913, pour copie des accusations portées contre Louis Bujold, gardien du phare à Charleton-Point, Québec, par MM. W. S. Montgomery, J. I. Boudreau, N. Bourg, J. A. Mousseau, N. Boudreau et W. Boudreau. Présentée le 5 mars 1914.—*M. Marcil (Bonaventure). .. .. Pas imprimée.*

44 (*4s*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour état donnant les motifs de la destitution de M. Shinbine, gardien de l'édifice de l'immigration à Edmonton, la date de sa nomination et de son renvoi, et son salaire lors de sa révocation; aussi, le nom de son remplaçant, avec la date de sa nomination, son salaire et ses qualifications. Présentée le 6 mars 1914.—*M. Oliver.. .. ..Pas imprimée.*

44 (*4t*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour état faisant connaître les motifs de la destitution de M. Webster, agent d'immigration à Edmonton, la date de sa nomination et de son renvoi, et son salaire lors de sa révocation; aussi, le nom de son remplaçant, avec la date de sa nomination, son salaire et ses qualifications. Présentée le 6 mars 1914.—*M. Oliver. .. .. Pas imprimée.*

44 (*4u*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour état faisant connaître les motifs de la destitution de Jacob Mohr, interprète à l'agence d'Edmonton, la date de sa nomination et de son renvoi, et son salaire lors de sa révocation; aussi, le nom de son remplaçant, avec la date de sa nomination, son salaire et ses qualifications. Présentée le 6 mars 1914.—*M. Oliver. .. .. Pas imprimée.*

44 (*4v*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour état faisant connaître les motifs de la destitution de M. P. Tompkins, agent des terres fédérales à

VOLUME 28—*Suite.*

Grouard, la date de sa nomination et de sa destitution, et son salaire lors de sa révocation ; aussi, le nom de l'agent nommé à sa place, avec la date de sa nomination et son salaire. Présentée le 6 mars 1914.—*M. Oliver.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (4*w*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous les documents se rapportant aux destitutions et nominations des fonctionnaires du département du Revenu de l'Intérieur dans le comté de Bonaventure, du 1er janvier 1913 à ce jour, ainsi qu'un état montrant les salaires, émoluments et sommes payés aux nouveaux titulaires depuis leur nomination, comparés avec les sommes payées aux fonctionnaires pour des périodes correspondantes en 1911 et en 1912. Présentée le 6 mars 1914.—*M. Marcil (Bonaventure).* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (4*x*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de toutes accusations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant la destitution de M. Arthur Dupuis, maître de poste à Pontbriand, comté de Mégantic, Québec, de la preuve faite et du rapport de l'enquête tenue par le Dr W. L. Shurtleff à ce sujet. Présentée le 6 mars 1914.—*M. Pacaud.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (4*y*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, requêtes et autres documents quelconques relatifs à la destitution de M. Jos. Sergius Archambault, comme maître de poste de la ville de Terrebonne et à la nomination de M. Georges Beausoleil comme son remplaçant. Présentée le 6 mars 1914.—*M. Séguin.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (4*z*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, rapports et autres papiers concernant la destitution de Martin Lanigan, maître de poste à Rexton, comté de Kent, N.-B., et des minutes de la preuve faite à toute enquête faite au sujet de cette destitution ; aussi, copie de toutes accusations et recommandations se rapportant à cette destitution, et copie de toutes lettres écrites au ministre des Postes ou à quelque fonctionnaire du département par F. J. Robidoux, M.P., ou par toute autre personne au sujet de la dite destitution. Présentée le 6 mars 1914.—*M. Emmerson.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (5*a*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous documents, lettres, correspondance, télégrammes, requêtes, demandant la destitution de M. Félix Raymond, maître de poste du village Sainte-Scholastique, comté des Deux-Montagnes, ainsi que tout ce qui se rapporte à cette destitution. Présentée le 6 mars 1914.—*M. Ethier.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (5*b*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de tous documents relatifs à la sous-agence des terres à Gravelburg, Sask. Présentée le 16 mars 1914.—*M. Knowles.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (5*c*). Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1913, pour relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à ce jour, dans le comté de King, N.-E., dans l'un quelconque des départements de l'administration (à l'exclusion de ceux pour lesquels des demandes de documents ont été déjà faites et accordées) ; y compris les noms des personnes destituées, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées ;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois ; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et de tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration ; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois ; des personnes qui ont recommandé les remplaçants ; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes. Présentée le 10 mars 1914.—*M. McKenzie.*
Pas imprimée.

44 (5*d*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour copie de tous papiers, télégrammes, correspondance et pétitions se rapportant en quelque manière à la destitution du maître de poste à Ainslee-Glen, comté d'Inverness, et à la nomination de Neil McKinnon à cet emploi. Présentée le 12 mars 1914.—*M. Chisholm (Inverness).*
Pas imprimée.

44 (5*e*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de tous les documents, correspondance, lettres, etc., depuis le 1er octobre 1911, se rapportant à la nomination d'un maître de poste à Upper-Ohio, comté de Shelburne, N.-E. Présentée le 12 mars 1914.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (5*f*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de tous papiers, documents, correspondance, lettres et télégrammes concernant la destitution de Jos. H. Lefebvre, maître de poste à Howick-Station, comté de Châteauguay, et la nomination de son successeur. Présentée le 12 mars 1914.—*M. Robb.* . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

44 (5*g*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, pétitions et autres documents se rapportant en quelque manière à la destitution du maître de poste à Alexander, comté d'Inverness, et à la nomination de son remplaçant. Présentée le 12 mars 1914.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. .. .

VOLUME 28—*Suite.*

44 (5*q*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de R. Lunay, employé au chantier maritime à Prescott, Ont. Présentée le 20 mars 1914.—*M. Carroll*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

44 (5*r*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de J. Slattery, employé au chantier maritime à Prescott, Ont. Présentée le 20 mars 1914.—*M. Béland*.. .. ..*Pas imprimée.*

44 (5*s*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de J. Walsh, employé au chantier maritime à Prescott, Ont. Présentée le 20 mars 1914.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

44 (5*t*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de W. Gerts, employé au chantier maritime à Prescott, Ont. Présentée le 20 mars 1914.—*M. Wilson (Laval)*.. .. ..*Pas imprimée.*

44 (5*u*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de D. Boivard, employé au chantier maritime à Prescott, Ont. Présentée le 20 mars 1914.—*M. Kyte*. .. .. *Pas imprimée.*

44 (5*v*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de G. Scott, employé au chantier maritime à Prescott, Ont. Présentée le 20 mars 1914.—*M. Nesbitt*. .. .. *Pas imprimée.*

44 (5*w*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de toutes lettres, documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quelque manière à la destitution de J. Offspring, employé du chantier de marine à Prescott, Ont. Présentée le 20 mars 1914.—*M. Warnock*. .. .. *Pas imprimée.*

44 (5*x*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de toutes lettres, documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant à la destitution de J. Offspring, employé du chantier de marine à Prescott, Ont. Présentée le 20 mars 1914.—*M. Turriff*. .. .. *Pas imprimée.*

44 (5*y*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de P. Bélanger, du département de la Marine à Prescott, Ont. Présentée le 20 mars 1914.—*M. Proulx*. .. .. *Pas imprimée.*

44 (5*z*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de L. Place, employé au chantier maritime à Prescott, Ont. Présentée le 20 mars 1914.—*M. Pacaud*. .. .. *Pas imprimée.*

44 (6*a*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de C. Kavanagh, employé au chantier maritime à Prescott, Ont. Présentée le 20 mars 1914.—*M. Carvell*. .. .. *Pas imprimée.*

44 (6*b*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de L. Place, employé au chantier maritime à Prescott, Ont. Présentée le 20 mars 1914.—*M. Sinclair*. .. .. *Pas imprimée.*

44 (6*c*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de toutes lettres, documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quelque manière à la destitution de J. McInnis, employé au chantier maritime à Prescott, Ont. Présentée le 20 mars 1914.—*M. McCoig*. .. .. *Pas imprimée.*

44 (6*d*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de toutes lettres, documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quelque manière à la destitution de E. Scott, employé au chantier maritime à Prescott, Ont. Présentée le 29 mars 1914.—*M. Demers*. .. .. *Pas imprimée.*

44 (6*e*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de C. Wright, employé au chantier maritime à Prescott, Ont. Présenté le 20 mars 1914.—*M. Clark (Red-Deer)*. .. .. *Pas imprimée.*

44 (6*f*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rap-

VOLUME 28—*Suite.*

portant en quoi que ce soit à la destitution de L. Lalonde, employé au chantier maritime à Prescott, Ont. Présentée le 20 mars 1914.—*M. Bureau.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (6*g*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de H. Birks, employé au chantier maritime à Prescott, Ont. Présentée le 20 mars 1914.—*M. Charlton.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (6*h*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de W. Jarvis, employé au chantier maritime à Prescott, Ont. Présentée le 20 mars 1914.—*M. Gauvreau.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (6*i*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de J. McDermott, employé au chantier maritime à Prescott, Ont. Présentée le 23 mars 1914.—*M. Devlin.* . . . . . *Pas imprimée.*

44(6*j*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 27 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de George L. Brown, préposé au phare fédéral à Prescott, Ont., et à la nomination de son remplaçant. Présentée le 23 mars 1914.—*M. Proulx.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (6*k*).Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de J. Lane, employé au chantier maritime de Prescott, Ont. Présentée le 23 mars 1914.—*M. MacNutt.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (6*l*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quoi que ce soit à la destitution de D. Perrin, employé au chantier maritime à Prescott, Ont. Présentée le 23 mars 1914.—*M. Lemieux.* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (6*m*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour copie de toutes lettres, documents, télégrammes, rapports, correspondance et recommandations se rapportant en quelque manière à la destitution de J. A. Mundle, employé du chantier maritime à Prescott, Ont. Présentée le 23 mars 1914.—*M. Maclean (Halifax).* . *Pas imprimée.*

44 (6*n*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour état donnant le nom du maître de poste de la paroisse de Saint-Lambert, comté de Lévis, qui a été destitué après le mois de septembre 1911, les raisons de sa démission, la nature des plaintes portées contre lui, le nom des personnes qui ont porté ces plaintes; ainsi que copie de toute correspondance et télégrammes s'y rapportant, le nom du commissaire enquêteur et rapport d'enquête, si enquête il y a eu, ainsi que de tous les témoignages entendus en l'enquête; la liste des noms des personnes qui ont recommandé le remplaçant et les noms des personnes qui représentaient le gouvernement à cette enquête; aussi, état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés ou à solder par tout département concernant les susdits renvoi et enquête, les noms des personnes qui ont retiré quelque montant d'argent ou produit leur compte en rapport avec cette enquête, avec indication du montant retiré ou réclamé par chacune d'elles. Présentée le 23 mars 1914.—*M. Bourassa.* *Pas imprimée.*

44 (6*o*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour état indiquant les changements opérés dans le personnel des maîtres de poste dans le comté de Bonaventure depuis le 1er janvier 1913 jusqu'à date, avec une liste des destitutions et des nouvelles nominations. Aussi, copie de tous rapports, correspondance, pétitions et documents se rapportant à ce sujet; aussi, une liste des contrats de malles cancellés dans le dit comté, et le motif de la cancellation, et des nouveaux contrats accordés, avec le prix stipulé pour les anciens contrats et les nouveaux; aussi, un état indiquant si des soumissions ont été demandées dans chaque cas, et si les contrats ont été accordés au plus bas soumissionnaire ou non. Présentée le 23 mars 1914.—*M. Marcil (Bonaventure).* *Pas imprimée.*

44 (6*p*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous rapports, mémoires, correspondance et documents en général concernant le renvoi des fonctionnaires de la douane dans le comté de Bonaventure, du 1er janvier 1913 jusqu'à date; aussi, état des appointements payés aux fonctionnaires anciens et nouveaux, et copies des recommandations, s'il y en a, qui ont déterminé la nomination de ces derniers. Présentée le 25 mars 1914.—*M. Marcil (Bonaventure).* . . . . . *Pas imprimée.*

44 (6*q*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour relevé faisant connaître en détail le nombre de destitutions depuis le 1er octobre 1911 non encore produites, de maîtres de poste dans le comté d'Albert, N.-B., y compris les noms des maîtres de poste destitués, la raison de leur renvoi; copie des accusations ou plaintes portées contre eux, respectivement; aussi, copie de toute la correspondance, des recommandations, requêtes, protestations, et des autres documents; aussi, copie des minutes

VOLUME 28—*Suite.*

de la preuve et des rapports des enquêtes, quand il y a eu enquête, se rapportant à telles destitutions, et relativement à la nomination des remplaçants respectifs; aussi, les noms de tous les remplaçants, dans le cas de destitutions, et les noms des personnes par qui ces remplaçants ont été recommandés. Présentée le 25 mars 1914.—*M. Emmerson*.. .. .. .

VOLUME 28—*Suite.*

44 (*6y*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 28 avril 1913, pour copie de tous documents, correspondance, requêtes, recommandations, etc., concernant la destitution d'Arthur Lévesque, gardien du phare à la Grosse-Ile de Kamouraska, et à la nomination de son successeur. Présentée le 7 avril 1914.—*M. Lapointe (Kamouraska).*
Pas imprimée.

44 (*6z*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 28 avril 1913, pour copie de toute correspondance, mémoires, rapports, télégrammes et documents de toutes sortes se rattachant à la destitution de L. Philippe Carignan, gardien de phare à Champlain, comté de Champlain. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Bureau.. .. ..Pas imprimée.*

44 (*7a*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 mars 1914, pour copie de tous documents, requêtes, correspondance, recommandations, enquête, etc., se rapportant à la destitution de Dominique Lévesque, gardien du phare au quai de Rivière-Ouelle, comté de Kamouraska, et à la nomination de son successeur. Présentée le 7 avril 1914.—*M. Lapointe (Kamouraska).. .. ..Pas imprimée.*

44 (*7b*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour relevé faisant connaître les détails et le nombre de destitutions de fonctionnaires publics renvoyés par l'administration du jour dans le collège électoral de Shefford, entre le 1er octobre 1911 et ce jour et non déjà produits; les noms de ces fonctionnaires; les raisons de leur renvoi; les plaintes portées contre eux; les noms des accusateurs en chaque cas, et les noms de ceux qui les ont remplacés. Présentée le 16 avril 1914.—*M. Boivin.*
Pas imprimée.

44 (*7c*). Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 10 décembre 1912, pour liste des fonctionnaires publics remerciés par l'administration actuelle dans la circonscription de Portneuf, contenant les noms et fonctions de telles personnes, les raisons de leur démission, la nature des plaintes portées contre elles, ainsi que copie de toute correspondance s'y rapportant et rapports d'enquêtes, dans les cas où de telles enquêtes ont été instituées. Présentée le 16 avril 1914.—*M. Delisle.. .. ..Pas imprimée.*

44 (*7d*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 février 1914, pour copie de toute correspondance concernant la destitution de Alex. W. Finlayson, gardien du phare sur l'île Saint-Esprit, comté de Richmond, N.-E., sa démission et la nomination de son successeur. Présentée le 17 avril 1914.—*M. Kyte.. .. ..Pas imprimée.*

44 (*7e*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1914, pour copie de tous papiers, preuve, etc., se rattachant à l'enquête tenue par le ministère de la Marine et des Pêcheries au sujet du gardien du phare de Cape-Cove, comté de Gaspé, en 1911. Présentée le 17 avril 1914.—*M. Lemieux.. .. ..Pas imprimée.*

44 (*7f*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de tous les télégrammes, correspondance et documents de toutes sortes se rapportant, de quelque manière que ce soit, au renvoi ou à la suspension de ses fonctions, de Dan Cormier, officier à la station de sauvetage de Eastern-Harbour, comté d'Inverness, Nouvelle-Ecosse. Présentée le 21 avril 1914.—*M. Chisholm (Inverness). .. .. Pas imprimée.*

44 (*7g*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de tous les documents se rapportant à la nomination et de la destitution de Ben V. Willet, gardien de phare à Pointe-Duthie, Qué., et à la nomination de James Doddridge, comme remplaçant, comme aussi au changement proposé par lequel ce phare serait transféré au quai de Maria. Présentée le 21 avril 1914.—*M. Marcil (Bonaventure).*
Pas imprimée.

44 (*7h*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 février 1914, pour relevé faisant connaître les noms des maîtres de poste qui ont été démis dans le comté de Lévis, depuis le mois de septembre 1911; le nombre de maîtres de poste démis depuis le mois de septembre 1911, qui ont été nommés pour remplacer les maîtres de poste qui ont été démis sous l'ancienne administration. Présentée le 22 avril 1914.—*M. Bourassa.*
Pas imprimée.

44 (*7i*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 mars 1914, pour copie de tous papiers, correspondance, documents, témoignages, rapports, télégrammes, etc., se rattachant au renvoi de John A. L. McLellan, ci-devant gardien du phare de Fish-Island, I.-P.-E. Présentée le 28 avril 1914.—*M. Hughes (King, I.-P.-E.). .. .. Pas imprimée.*

44 (*7j*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 avril 1914, pour copie de tous documents relatifs à la destitution de Thomas LeBlanc, maître de poste de Allard, comté de Bonaventure, et à la nomination de son successeur. Présentée le 30 avrli 1914.—*M. Marcil (Bonaventure). .. .. Pas imprimée.*

44 (*7k*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 avril 1913, pour copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions, plaintes, preuve, rapports et autres documents concer-

VOLUME 28—*Suite.*

nant la destitution de Wm. E. Ehley, gardien de phare à Queensport, N.-E. Aussi, état détaillé des dépenses de l'enquête, faisant la distinction entre l'allocation payée au commissaire, ses frais de route, et les honoraires payés aux témoins. Aussi, copie de tous papiers au sujet de la nomination de son successeur. Présentée le 5 mai 1914.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

44 (*7l*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 mars 1914, pour copie de tous les documents, lettres, requêtes, télégrammes, témoignages entendus, rapports, etc., en la possession du département des Postes, ou de tout autre département, relativement à la destitution de Samuel Dickson, directeur de la poste à Seaforth, Ontario, et s'il y a eu enquête, les noms du commissaire enquêteur et des témoins ; aussi, copie des témoignages entendus à l'enquête et de tous les documents, lettres, requêtes, recommandations, etc., relatifs à la nomination du remplaçant de M. Dickson. Présentée le 8 mai 1914.—*M. Ross.*
Pas imprimée.

44 (*7m*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 avril 1914, pour copie de tous papiers, pétitions, lettres, plaintes et autres documents concernant la destitution de Charles McPherson, maître de poste à North-Riverside, comté de Guysborough, N.-E., et de toutes recommandations et correspondance au sujet de la nomination de son successeur. Aussi, copie de la preuve faite et du rapport de l'enquête, s'il y a eu enquête, et relevé des dépenses de la dite enquête. Présentée le 8 mai 1914.—*M. Sinclair*. .. .. *Pas imprimée.*

44 (*7n*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 mars 1914, pour copie de tous télégrammes, letres, pétitions, témoignages, accusations, s'il en est, et autres papiers et documents au sujet de la destitution de Christian L. Ehler, maître de poste à Queensport, N.-E. ; aussi, copie de tous papiers, correspondance, pétitions, et autres documents concernant la nomination de son successeur ; et aussi, état détaillé des frais de la dite enquête. Présentée le 11 mai 1914.—*M. Sinclair*. .. .. *Pas imprimée.*

44 (*7o*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 mars 1914, pour sommaire faisant connaître :—

1. Si Christian L. Ehler, maître de poste à Queensport, N.-E., a été destitué, et s'il en est ainsi, quand ;
2. Si les accusations portées contre ce maître de poste étaient couchées par écrit, qui les a signées ;
3. De quelle nature elles étaient ;
4. S'il y a eu enquête, qui l'a dirigée ;
5. Si l'enquête a eu lieu après ou avant la destitution ;
6. Si le commissaire a recommandé que ce maître de poste soit destitué ;
7. Quels sont les noms des témoins entendus ;
8. Combien, en détail, a coûté cette enquête ;
9. Si le ministre des Postes croit que les témoignages entendus à l'enquête justifient cette destitution. Présentée le 11 mai 1914.—*M. Sinclair*. .. .. *Pas imprimée.*

44 (*7p*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 février 1913, pour copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, décisions, rapports et autres papiers dans le département des Postes ou dans quelqu'autre département concernant la destitution de James White, maître de poste à Sydney, C.-B., et s'il y a eu enquête, les noms des témoins examinés ; aussi, état détaillé des dépenses de cette enquête, et copie de toutes lettres, télégrammes, recommandations et autres papiers se rapportant à la nomination de son successeur. Présentée le 11 mai 1914.—*M. Sinclair*. .. .. *Pas imprimée.*

44 (*7q*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 mars 1914, pour copie de la requête des recommandations et de toute autre correspondance se rattachant au déplacement du bureau de poste de Mount-Saint-Patrick, dans Renfrew-Sud, et à la destitution du maître de poste. Présentée le 11 mai 1914.—*M. Graham*. .. .. *Pas imprimée.*

44 (*7r*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de tous les documents relatifs au renvoi d'office du directeur de la homarderie de Port-Daniel-Ouest, Québec, M. Edmond Dea, et à la nomination de son successeur. Présentée le 15 mai 1914.—*M. Marcil (Bonaventure)*. .. .. *Pas imprimée.*

44 (*7s*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 avril 1914, pour copie de toute correspondance se rattachant à la destitution de A. C. Cameron, de Fairlight, Sask., entrepreneur du transport des malles. Présentée le 16 mai 1914.—*M. Turriff*. .. .. *Pas imprimée.*

44 (*7t*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour copie de tous télégrammes, accusations, correspondance, lettres, pétitions et autres documents concernant la destitution de Geo. F. Payne, maître de poste à Granby, comté de Shefford, Québec, et la nomination de son successeur, M. J. L. Dozois, N.P., et aussi concernant le transfert du dit bureau de l'un à l'autre ; aussi, copie de la preuve faite lors de toutes enquêtes faites au sujet des dites destitutions et nominations et du dit transfert, et copie des rapports faits à la suite des dites enquêtes. Présentée le 16 mai 1914.—*M. Boivin.*
Pas imprimée.

44 (*7u*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 30 mars 1914, pour relevé faisant connaître quels sont les maîtres de poste qui ont été destitués dans le comté de Portneuf

VOLUME 28—*Suite.*

depuis le mois de novembre 1900; combien il y a eu d'enquêtes et quels sont les noms de ceux qui ont subi ces enquêtes. Présentée le 16 mai 1914.—*M. Delisle.* .. *Pas imprimée.*

44 (7*v*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 mars 1914, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, plaintes et protestations concernant la destitution de l'ex-maître de poste au Havre-au-Bouche, N.-E., et la nomination de son successeur. Présentée le 16 mai 1914.—*M. Chisholm.* .. .. *Pas imprimée.*

44 (7*w*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 avril 1914, pour copie de tous documents, rapports et lettres concernant la destitution de William Campbell, gardien du phare au quai de New-Richmond, Québec, et la nomination de James Robertson pour le remplacer; aussi, copie des recommandations et des lettres relatives à cette nomination, s'il en est. Présentée le 29 mai 1914.—*M. Marcil (Bonaventure).* .. .. .. *Pas imprimée.*

44 (7*x*). Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle depuis le 1er février 1913 jusqu'à ce jour, dans le comté de Westmoreland, N.-B., dans l'un quelconque des départements de l'administration excepté celui des Postes; y compris les noms des personnes destituées, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration ou de la commission d'administration des chemins de fer de l'Etat, ou des officiers de l'Intercolonial ou des chemins de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois; des personnes qui ont recommandé les remplaçants; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes. Présentée le 2 juin 1914.—*M. Emmerson.* *Pas imprimée.*

44 (7*y*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 14 avril 1913, pour relevé faisant connaître en détail le nombre des destitutions ordonnées par le département de la Marine et des Pêcheries, depuis le 5 décembre 1912 jusqu'à ce jour, dans le comté de Bonaventure, avec mention des noms des employés révoqués, des raisons de leur renvoi, des accusations portées contre eux; aussi, copie de toute la correspondance en la matière, et de tous les rapports des enquêtes qui ont été tenues; de plus, liste des nouvelles nominations faites par le département, contenant les noms des titulaires, leurs résidence, salaire et fonctions, ainsi que copie des recommandations en leur faveur. Présentée le 2 juin 1914.—*M. Marcil (Bonaventure).* .. .. *Pas imprimée.*

44 (7*z*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mai 1914, pour copie de toutes plaintes et autres documents concernant la destitution de J. R. Denison, maître de poste à Richmond, Québec, et la nomination de son successeur. Présentée le 2 juin 1914.—*M. Tobin.* .. .. *Pas imprimée.*

44 (8*a*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mai 1914, pour copie de toute la correspondance échangée entre le département du Revenu de l'Intérieur et feu J. A. Mousseau, A. M. Caldwell, de New-Carlisle, Qué., et David Chamfoux, de Campbellton, N.-E., ou Ristigouche, Québec., se rapportant à la destitution d'Arthur B. Caldwell, assistant-inspecteur des poids et mesures pour le district de Québec. Présentée le 8 juin 1914.—*M. Marcil.* .. .. *Pas imprimée.*

44 (8*b*). Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1913, pour relevé faisant connaître en détail le nombre de renvois du service ordonnés par l'administration actuelle depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à ce jour, dans le comté d'Annapolis, N.-E., dans l'un quelconque des départements de l'administration (à l'exclusion de ceux pour lesquels des demandes de documents ont été déjà faites et accordées); y compris les noms des personnes destituées, les raisons des renvois, les plaintes ou accusations portées, par qui elles ont été portées;—aussi, copie de tous les documents, correspondance, lettres et télégrammes en rapport avec chacun de ces renvois; de tous les témoignages entendus en enquête, quand il y a eu enquête, et de tous les rapports se rapportant à ces renvois et maintenant en la possession de l'un ou l'autre des départements de l'administration; aussi, liste des noms de toutes les personnes nommées pour remplir les vacances causées par ces renvois; des personnes qui ont recommandé les remplaçants; aussi, un état détaillé de tous les comptes et dépenses soldés par tout département en rapport avec les susdits renvois et enquêtes. Présentée le 8 juin 1914.—*M. Chisholm (Antigonish).* .. .. *Pas imprimée.*

44 (8*c*). Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 18 février 1914, pour copie de tous les mémoires, accusations, plaintes, correspondance et télégrammes, qui n'ont pas déjà été produits, relatifs aux fonctionnaires de l'un quelconque des départements de l'Etat renvoyés du service, dans la province de l'Ile-du-Prince-Edouard, depuis le 10 octobre 1911, y compris le nombre de ces fonctionnaires; copie des rapports des enquêtes tenues au sujet des accusations portées; relevé faisant connaître les dépenses

VOLUME 28—*Suite.*

entraînées par chaque enquête, les noms des personnes nommées aux postes devenus vacants, et la nature des recommandations produites en faveur des nouveaux titulaires. Présentée le 12 juin 1914.—*M. Hughes (King, I.-P.-E)*.. .. ..*Pas imprimée.*

44 (8*d*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er juin 1914, pour copie de tous télégrammes, accusations, plaintes, lettres et correspondance concernant la destitution du capitaine Jeremiah Decoste, second et préposé à la grue sur la drague *N° 6*, sous les ordres du capitaine Dan Gillis, pendant la saison de 1912, de toutes représentations au département des Travaux publics et de toute correspondance avec ce département ou quelqu'un de ses fonctionnaires au sujet de sa réinstallation. Présentée le 12 juin 1914.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée.*

45. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 mai 1913, pour copie de toutes les communications adressées par l'Association forestière du Canada au gouvernement entre le 31 mars 1912 et le 31 mars 1913,—et des réponses à ces communications. Présentée le 19 janvier 1914.—*M. Oliver*.. .. ..*Pas imprimée.*

46. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 janvier 1913, pour état indiquant combien de boisseaux de grains, et combien de sacs ou barils de farine ont été expédiés de Fort-William et de Port-Arthur, par des navires, au cours de l'année 1912, et quelle a été la proportion relative de ces denrées; sur quels points du Canada et des Etats-Unis ces produits ont été acheminés, et quelles en ont été les quantités et espèces relatives; et à quels ports en Canada on a reçu du grain ou de la farine transportée par eau, et quelles en ont été les quantités et espèces respectives. Présentée le 19 janvier 1914.—*M. Bennett (Simcoe)*.. .. ..*Pas imprimée.*

47. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 mai 1913, pour copie du rapport concernant les titres des terres des sauvages qui a été présenté au surintendant général des Affaires des Sauvages le 20 août 1909. Présentée le 19 janvier 1914.—*M. Thompson (Yukon)*.. .. ..*Pas imprimée.*

48. Copie du décret du conseil, n° P.C. 3002, daté le 29 novembre 1913, concernant les pensions ou gratuités qui peuvent être accordées aux officiers du service de la marine, en conformité de l'article 47 de la Loi du Service de la Marine. Présentée le 19 janvier 1913, par l'honorable M. Hazen.. .. ..*Pas imprimée.*

49. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 26 mai 1913, pour copie de tous télégrammes, lettres, etc., échangés entre le département des Douanes et John C. Bourinot, Port-Hawkesbury, officier de douane, pendant les années 1895-96-97. Présentée le 19 janvier 1914.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

49*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 26 mai 1913, pour état donnant la liste complète des saisies opérées par John C. Bourinot durant la période de son service comme officier douanier intérimaire de 1884 à 1886;—aussi, durant la période de son service comme percepteur de douane au port de Hawkesbury de 1886 à 1898;—aussi, durant la période de son service comme officier spécial de douane de 1898 à 1912, avec la date de chaque saisie, le numéro de chaque saisie, le nom de la personne impliquée dans la saisie; dans le cas de navires, les noms des navires, les noms du propriétaire ou des propriétaires de ces navires, le montant de chaque saisie, le nom du port où la saisie a été opérée, et le montant des saisies opérées par John C. Bourinot de 1884 au 1er mai 1912 dans toute la province de la Nouvelle-Ecosse. Présentée le 19 janvier 1914.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

50. Relevé des mandats du Gouverneur général émis depuis la dernière session du Parlement pour l'exercice 1913-14. Présenté par l'honorable M. White, le 19 janvier 1914.
Pas imprimé.

51. Un état en conformité de l'article 17 de la Loi de l'assurance du Service civil, pour l'exercice terminé le 31 mars 1913. Présenté par l'honorable M. White, le 19 janvier 1914.
Pas imprimé.

52. Relevé des sommes payées au cours de l'année terminée le 31 décembre 1913, pour pensions et retraites dans le service civil, et faisant connaître le nom, le grade, le salaire, le service, l'allocation et la cause de la fin d'emploi de chaque fonctionnaire mis à sa pension ou à sa retraite, et si la vacance a été remplie par promotion ou nouvelle nomination, et le salaire de tout fonctionnaire nouvellement nommé. Présenté par l'honorable M. White, le 19 janvier 1914.. .. ..*Pas imprimé.*

53. Relevé des recettes et des dépenses de la Commission d'embellissement d'Ottawa, au 31 mars 1913. Présenté par l'honorable M. White, le 19 janvier 1914.. ..*Pas imprimé.*

54. Relevé des dépenses au compte des "Dépenses diverses imprévues", du 1er avril 1913 au 14 janvier 1914, conformément à la Loi des subsides de 1912. Présenté par l'honorable M. White, le 19 janvier 1914.. .. ..*Pas imprimé.*

VOLUME 28—*Suite.*

55. Etat des affaires de la Société royale du Canada, pour l'année terminée le 20 avril 1913. Présentée par l'honorable M. White, le 19 janvier 1914.. .. ..*Pas imprimée.*

56. Etat des emprunts temporaires depuis le 31 mars 1913. Présenté par l'honorable M. White, le 19 janvier 1914. .. .. *Pas imprimé.*

57. Relevé des effets du Trésor escomptés depuis le 31 mars 1913. Présenté par l'honorable M. White, le 19 janvier 1914. .. .. *Pas imprimé.*

58. Liste certifiée des actionnaires de La Caisse d'Epargnes de la Cité et du District de Montréal, et de La Caisse d'Economie de Notre-Dame de Québec, à la date du 31 décembre 1913. Présentée par l'honorable M. White, le 19 janvier 1914. .. .. *Pas imprimée.*

59. Copies des ordres généraux promulgués à la milice pendant la période du 18 novembre 1912 au 25 novembre 1913. Présentées par l'honorable M. Hughes, le 19 janvier 1914. *Pas imprimées.*

60. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 30 avril 1913, pour copie du rapport fait par le commissaire enquêteur, M. J. H. Bergeron, dans l'enquête tenue dernièrement par lui, à Québec, *re* le docteur J. D. Pagé, de Québec, ainsi qu'une copie des rapports faits par les avocats du plaignant et du défendeur dans la même cause, à la demande du commissaire enquêteur. Présentée le 20 janvier 1914.—*M. Boulay.* .. .. .. *Pas imprimée.*

61. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 26 mars 1913, pour copie de tous rapports, enquêtes, recommandations, correspondance, lettres, télégrammes et autres documents en rapport avec la moitié est de la section 36, township 6, rang 8, à l'ouest du 4me méridien. Présentée le 20 janvier 1914.—*M. Buchanan.* .. .. *Pas imprimée.*

61*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 février 1913, pour copie de tous mémoires, lettres, papiers ou autres documents dans le département de l'Intérieur concernant le ¼ N.-O. de 8-49-26-4 et le ¼ S.-O. de 7-49-26-4. Présentée le 20 janvier 1914.—*M. Oliver.* *Pas imprimée.*

62. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 janvier 1913, pour copie de toute la correspondance, etc., échangée entre le ministre du Travail et les grévistes du chemin de fer Canadien du Pacifique touchant leur demande de nomination d'une commission de conciliation et d'enquête. Présentée le 20 janvier 1914.—*M. Lemieux.* .. .. *Pas imprimée.*

63. Statuts des sauvages Moraves de la Thames et règlements des sauvages Abénakis de Saint-François, approuvés par Son Excellence l'Administrateur en Conseil, le 27 mars 1913 et le 21 avril 1913 respectivement. Présentés par l'honorable M. Coderre, le 20 janvier 1914. .. .. *Pas imprimés.*

64. En conformité de l'article 88 de la Loi de la Cour de l'Echiquier (Statuts Revisés, 1906, chapitre 140),—Règles et ordonnances générales de la Cour de l'Echiquier du Canada, édictées respectivement le 24 septembre 1913 et le 13 décembre 1913. Présentées par l'honorable M. Coderre, le 20 janvier 1914. .. .. *Pas imprimées.*

65. Règlements édictés en vertu de la Loi des insectes destructeurs et autres fléaux.—(*Sénat*). *Pas imprimés.*

66. Etat détaillé des remises et remboursements de droits en vertu de l'article 92 de la Loi du revenu consolidé et de l'audition, pour l'année expirée le 31 mars 1913.—(*Sénat*). *Pas imprimé.*

67. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 mai 1913, pour état comparatif et détaillé du coût de production, d'entretien, d'exploitation et d'administration des usines de réduction du chien de mer à Clark's-Harbour, N.-B., en 1910, 1911 et 1912. Présentée le 21 janvier 1914.—*M. Maclean (Halifax).* .. ..*Pas imprimée.*

68. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 mai 1913, pour copie de tous papiers, lettres, documents, contrats, règlements ou pièces justificatives de règlement, et tous autres papiers ou documents se rapportant en quelque manière à la réclamation de la *Rainy River Navigation Company* contre le gouvernement au sujet d'un arrangement relatif au paiement d'une subvention pour le service de certains bateaux entre Fort-Frances et Kenora pendant la saison de 1911, ou concernant le règlement de la dite réclamation ou de la dite subvention. Présentée le 21 janvier 1914.—*M. Maclean (York).* *Pas imprimée.*

69. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 31 mars 1913, pour copie de toute correspondance, lettre, télégramme, rapport, recommandation, certificat et de tout autre document se rapportant à la nomination de M. J. S. Jackson, comme surintendant des chantiers du gouvernement à Saint-Joseph de Sorel. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Cardin.* .. ..*Pas imprimée.*

70. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 janvier 1913, pour copie de toutes lettres, pétitions, télégrammes, plaintes, rapports, cautionnements et autres papiers et docu-

VOLUME 28—*Suite.*

ments dans le département des Postes ou quelqu'autre département, concernant l'adjudication d'un contrat pour le transport des malles entre Sherbrooke, comté de Guysborough, N.-E., et Moser's-River, comté de Halifax, N.-E., pour les années 1911 et 1912. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

70*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 janvier 1913, pour copie de toutes lettres et autres documents concernant le contrat pour le transport des malles entre Scotsburn-Station et West-Branch, River-John, comté de Pictou, en 1912. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Macdonald*. .. .. *Pas imprimée.*

70*b*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 avril 1913, pour copie de tous les documents, correspondance, rapports, etc., concernant le contrat du transport de la malle entre Scotsburn et West-Branch, River-John, comté de Pictou, depuis le 1er octobre 1911. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

70*c*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 10 décembre 1912, pour relevé montrant (*a*) chaque contrat de transport de la malle accordé depuis le 15 octobre 1911; (*b*) le nom des soumissionnaires en chaque cas; (*c*) les chiffres de chaque soumission, et (*d*) le nom de chacune des personnes à qui ces contrats ont été adjugés. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Macdonald*. .. .. *Pas imprimée.*

70*d*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 janvier 1913, pour état donnant la liste des courriers de malle, dont les contrats ont été annulés ou renouvelés par l'administration actuelle dans le comté des Deux-Montagnes, les noms de telles personnes, les raisons de l'annulation ou du renouvellement des contrats de malle; les prix antérieurs et les prix actuels des dits contrats, ainsi que copie de toute correspondance se rapportant aux dits courriers de malle. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Ethier.*
Pas imprimée.

70*e*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 décembre 1912, pour état indiquant tous les contrats de malle conclus entre le département des Postes du Canada et toute autre personne ou personnes et cancellés avant leur expiration, depuis le 15 octobre 1911 au 15 novembre 1912, et donnant le nom, dans chaque cas, de l'entrepreneur, le montant du contrat, la période de service non complété, le nom du ou des districts et le comté et la province où se faisait ce service, ainsi que les motifs de la cancellation. Présentée le 12 février 1914.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

70*f*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 janvier 1913, pour copie de toutes lettres, papiers et documents de toute nature concernant un certain contrat pour le transport des malles entre Back-Shore et Pictou, comté de Pictou, depuis le décès de l'entrepreneur D. G. McKay en 1912. Présentée le 20 février 1914.—*M. Macdonald.*
Pas imprimée.

70*g*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 14 avril 1913, pour copie du contrat passé entre le département des Postes et Napoléon LeBlanc, pour le transport de la malle entre Carleton-Centre et la station de Carleton, Qué., et de toutes correspondance, requêtes et lettres au sujet de la résiliation de ce contrat, de l'octroi d'un nouveau contrat, avec copie de ce nouveau contrat. Présentée le 23 février 1914.—*M. Marcil (Bonaventure)*.. .. ..*Pas imprimée.*

70*h*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 avril 1913, pour copie de tous les documents se rapportant au contrat du transport de la malle entre Noël et Walton, comté de Hants, au cours de la présente année. Présentée le 26 février 1914.—*M. Macdonald.*
Pas imprimée.

70*i*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 mai 1913, pour copie de toutes soumissions et correspondance se rapportant à l'adjudication du contrat pour le transport des malles de Sa Majesté entre Warkworth et Colborne, comté de Northumberland. Présentée le 26 février 1914.—*M. Graham*.. .. ..*Pas imprimée.*

70*j*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 mai 1913, pour copie de toute correspondance, papiers, etc., se rapportant au transport des malles entre Saint-François-Xavier de Brompton et Windsor-Mills, Québec. Présentée le 26 février 1914.—*M. Tobin.*
Pas imprimée.

70*k* Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 17 février 1913, pour état donnant le nombre de contrats de malle cancellés dans la province de la Nouvelle-Ecosse depuis le 10 octobre 1911, les noms des entrepreneurs, les prix payés, la raison de la cancellation dans chaque cas. Aussi, copie de toutes enquêtes et de tous rapports sur les causes de la cancellation, et les noms des nouveaux entrepreneurs et le prix payé dans chaque cas. Présentée le 2 mars 1914.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

70*l*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 décembre 1912, pour état indiquant le nombre de contrats pour le transport des malles cancellés dans le comté de Pictou,

VOLUME 28—*Suite.*

depuis le 1er octobre 1911, les noms des entrepreneurs, les prix à eux payés, et les raisons de la cancellation dans chaque cas; aussi, copie de toutes enquêtes et de tous rapports sur les causes de ces cancellations, les noms des nouveaux entrepreneurs et les prix à eux payés dans chaque cas. Présentée le 2 mars 1914.—*M. Macdonald.*
Pas imprimée.

70*m*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 31 mars 1913, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, soumissions reçues, etc., se rapportant au contrat du transport de la malle entre Tatamagouche et Brule-Shore, comté de Colchester, durant la présente année. Présentée le 2 mars 1914.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

70*n*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 décembre 1912, pour copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance concernant les soumissions reçues et le contrat accordé, s'il en est, pour le transport des malles entre Antigonish et Livingstone-Cove. Présentée le 5 mars 1914.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée.*

70*o*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 mai 1913, pour copie de tous télégrammes et correspondance dans le département des Postes concernant le service des malles entre Antigonish et Livingstone-Cove, de toutes soumissions reçues et du contrat conclu pour le dit service. Présentée le 12 mars 1912.—*M. Chisholm (Antigonish).*
Pas imprimée.

70*p*. Réponse à une adresse à Son Excellence l'administrateur, en date du 28 avril 1913, pour copie de tous les documents, soumissions, contrats, correspondance, décrets du conseil, etc., en rapport avec le service du transport de la malle entre Bridgetown, Port-Lorne et Hampton, Parker's-Cove, comté d'Annapolis, N.-E., pour lequel des soumissions ont été récemment demandées. Présentée le 12 mars 1914.—*M. Maclean (Halifax).*
Pas imprimée.

70*q*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de toutes les annonces pour soumissions et des soumissions reçues ainsi que du contrat octroyé l'année dernière pour le transport de la malle entre Antigonish et Livingstone's-Cove, et de tous les documents, lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quoi que ce soit à ce sujet. Présentée le 12 mars 1914.—*M. Chisholm (Antigonish).*
Pas imprimée.

70*r*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour état donnant les noms des soumissionnaires, le montant mentionné dans les soumissions, et le nom de la personne à qui a été accordé le contrat pour le transport des malles entre les localités suivantes dans le comté de Shelburne, N.-E., savoir: Shelburne à Jordan-Bay et Jordan-Ferry et retour; Clyde-River à Upper-Clyde et retour; Lower-Woods-Harbour à Charlesville et retour; et Port-Le-Hébert à Sable-River. Présentée le 20 mars 1914.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

70*s*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de toutes sous-soumissions, contrats, documents, papiers et correspondance concernant le transport de la malle entre Bridgetown et Port-Lorne, Hampton et Parker's-Cove en 1912. Présentée le 20 mars 1914.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

70*t*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie du contrat conclu l'an dernier pour transporter les malles entre North-Lochaber et Collegeville, et de toutes lettres, télégrammes et correspondance concernant ce service et l'adjudication du contrat. Présentée le 23 mars 1914.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée.*

70*u*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de toutes les annonces pour soumissions et des soumissions reçues ainsi que du contrat octroyé l'année dernière pour le transport de la malle entre Merigonish et Malignant-Cove, et de tous les documents, lettres, télégrammes et correspondance se rapportant en quoi que ce soit à ce sujet. Présentée le 25 mars 1914.—*M. Chisholm (Antigonish).*
Pas imprimée.

70*v*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 mars 1914, pour sommaire faisant connaître combien de septembre 1911 à ce jour, de contrats de transport de la malle ont été cancellés dans le comté d'Inverness.

2. Quels étaient le parcours de chaque contrat; le nom de l'entrepreneur et le chiffre de chaque contrat.

3. Pour quelles raisons ces différents contrats ont été cancellés. Présentée le 22 avril 1914.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

70*w*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 30 mars 1914, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, obligations garanties et autres documents et cautionnements concernant le renouvellement du contrat conclu avec George A. Stewart pour le transport des malles entre North-Lochaber et West-Lochaber, au mois de mai 1913,

VOLUME 28—*Suite.*

ou vers cette époque, la cancellation subséquente du dit renouvellement de contrat, et du contrat conclu avec Hugh D. Cameron pour le dit service. Présentée le 29 avril 1914.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. .. .

VOLUME 28—*Suite.*

74. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 avril 1913, pour production d'un échantillon d'un cadenas et clef brevetés vendus par l'*Ontario Equipment Company* d'Ottawa au département des Postes. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Verville*..*Pas imprimée.*

74*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 avril 1913, pour copie de toute correspondance échangée entre le département des Postes et Alleyn Taschereau, avocat, de Québec, au sujet de nouveaux cadenas pour sacs de malle. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Carroll*.. .. ..*Pas imprimée.*

74*b*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1914, pour copie de la demande de brevet, de la correspondance et des papiers en général concernant le brevet n° 151,043 pour cadenas de sacs de malle. Présentée le 11 mai 1914.—*M. Lemieux*..*Pas imprimée.*

75. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 10 février 1913, pour copie de toutes lettres, télégrammes et autres correspondances échangés entre le département des Postes et MM. A. de L. Macdonald, Elzéar Monpetit et tous autres relativement au changement des maîtres de poste à l'île Perrot-Nord, île Perrot-Sud, Vaudreuil-Station, Roquebrune, Village-Saint-Lazare, Mont-Oscar, Pointe-Fortune; copie du rapport du commissaire enquêteur dans chacun de ces cas quand il y a eu enquête; copie des correspondances échangées entre les parties déjà nommées relativement au nouvel édifice des postes à Rigaud; copies des correspondances échangées entre les parties déjà mentionnées relativement aux bureaux de poste nouvellement nommés—Choisy et Demartigny. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

75*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 avril 1913, pour copie de tous documents concernant les changements demandés dans la direction des bureaux de poste de Port-Daniel-Centre, Avignon, New-Richmond et Cap-Noir, comté de Bonaventure, et de tous documents au sujet de la fermeture du bureau de poste de Cap-Noir-Est, comté de Bonaventure. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Marcil*.. .. ..*Pas imprimée.*

75*b*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de toutes lettres, télégrammes, papiers et autres documents se rapportant au transfert du bureau de poste de Red-Point, I.-P.-E., du magasin de Alexander Robertson à celui de J. E. Robertson. Présentée le 20 février 1914.—*M. Hughes (I.-P.-E)*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

75*c*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de toutes plaintes portées contre John A. Campbell, maître de poste à New-Richmond, Qué., et de toute correspondance se rapportant à tout changement demandé quant à ce bureau. Présentée le 18 mars 1914.—*M. Marcil (Bonaventure)*.. .. ..*Pas imprimée.*

76. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 mai 1913, pour copie de toute la correspondance et de tous les télégrammes échangés entre le département des Postes, le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses membres, l'inspecteur des postes à Saint-Jean, N.-B., ou l'un quelconque des fonctionnaires du département des Postes à Saint-Jean, N.-B., d'une part, et le maître de poste à Kouchibouguac, comté de Kent, N.-B., M. Cliff Atkinson ou toute autre personne, corporation ou firme, se rapportant à la vente ou l'omission d'achat de timbres-poste, ou le dépôt au bureau de poste de matières postales, livraison du courrier, etc., à ce bureau; aussi, de tous rapports, correspondance et autres documents s'y rapportant en quoi que ce soit et qui peuvent se trouver parmi les archives du département des Postes à Ottawa, ou parmi celles du bureau de l'inspecteur des postes à Saint-Jean, N.-B.; aussi, copie de tous les règlements ou ordres du département des Postes en ce qui concerne la vente des timbres-poste, le dépôt de matières postales dans les bureaux de poste, ou la livraison des lettres, ou en général l'utilisation des bureaux de poste pour les personnes qui résident dans la localité et celles qui n'y résident pas. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Emmerson*.. ..*Pas imprimée.*

77. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 juin 1913, pour relevé faisant connaître les noms, dates de nomination et salaires respectifs des employés du bureau de poste de Moosejaw. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 février 1913, pour copie de toutes lettres, télégrammes, recommandations, requête, document, etc., relatif à la nomination de M. Pierre Cournoyer, comme maître de poste à Saint-Pierre de Sorel, comté de Richelieu. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Cardin*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*b*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 14 avril 1913, pour état faisant connaître quels fonctionnaires publics ont été nommés dans la cité de Québec, dans les départements du Revenu de l'Intérieur, des Postes, des Chemins de fer et du Transcontinental, des Douanes, de l'Immigration, et de la Marine et des Pêcheries, des Travaux publics et de la Milice, depuis le 1er octobre 1911 jusqu'à ce jour; état donnant les noms et fonctions de ces personnes, la date de leur nomination, le salaire alors accordé et les augmentations aussi accordées depuis, ainsi que la date de ces augmentations, et quels sont ceux de ces fonctionnaires qui ont passé les examens du service civil requis pour la

VOLUME 28—*Suite.*

charge qu'ils remplissent et à quelles dates ils ont passé tels examens, et aussi copie de toutes correspondance, demandes, recommandations ou rapport ayant trait à la nomination de ces fonctionnaires. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Lachance*..*Pas imprimée.*

77*c*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 janvier 1913, pour copie de tous les documents, lettres, requêtes, télégrammes, accusations, témoignages entendus, rapports, etc., en la possession du département des Chemins de fer et des Canaux ou de l'Intercolonial, ou de la Commission d'administration des chemins de fer de l'Etat, se rapportant en quoi que ce soit à la nomination et à l'emploi des contrôleurs des billets sur l'Intercolonial et sur le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard ;—copie de tous les relevés faisant connaître les sommes perçues par ces contrôleurs en argent et en billets, sur les convois des divisions respectives des susdits chemins de fer ; montrant aussi les sommes perçues durant les périodes correspondantes, pour les deux dernières années, en argent et en billets sur les convois correspondants dans les mêmes divisions respectives par les chefs de train, quand nuls contrôleurs de billets n'étaient employés sur ces convois, soit avant soit après l'emploi des dits contrôleurs sur les convois respectifs ; et aussi, copie de tous relevés indiquant les résultats de l'emploi des dits contrôleurs. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Emmerson*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*d*. Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 9 décembre 1912, pour relevé faisant connaître à quelle date M. J. G. H. Bergeron a été nommé commissaire aux fins de tenir certaines enquêtes · combien d'enquêtes il a tenues depuis sa nomination ; quels émoluments il a reçus pour chacune d'elles ; et quel a été son traitement et quelle somme lui a été payée pour frais de voyage à l'occasion de chacune de ces enquêtes. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*e*. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 29 janvier 1913, pour copie de tous les arrêtés ministériels, mémoires ou instructions transmises ou écrites à H. P. Duchemin, touchant sa nomination comme commissaire chargé de faire des enquêtes au sujet d'ingérence politique outrée dans la province de la Nouvelle-Ecosse ; aussi, copie de toutes les lettres du dit H. P. Duchemin reçues par l'un ou l'autre des départements de l'administration en ce qui se rapporte à ces enquêtes depuis la date de sa nomination comme commissaire, et de toutes les instructions, de quelque nature que ce soit, à lui adressées à quelque temps que ce soit en rapport avec ces enquêtes. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*f*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 janvier 1913, pour copie de tous les rapports, lettres, messages, correspondance, recommandations et documents concernant la nomination de F. X. Roy, comme maître de poste de Saint-Philippe de Néri, et l'établissement subséquent d'un nouveau bureau de poste au même endroit sous le nom de Saint-Philippe-Est. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Lapointe (Kamouraska).* *Pas imprimée.*

77*g*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 9 décembre 1912, pour relevé faisant connaître à quelle date M. J. G. H. Bergeron a été nommé commissaire aux fins de tenir certaines enquêtes ; combien d'enquêtes il a tenues depuis sa nomination ; quels émoluments il a reçus pour chacune d'elles ; et quel a été son traitement et quelle somme lui a été payée pour frais de voyage à l'occasion de chacune de ces enquêtes. Présentée le 23 février 1914.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*h*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de tous télégrammes, correspondance et autres documents concernant le renvoi de T. J. Oliver, agent des terres fédérales à Humboldt, Sask., sa nomination à ses fonctions actuelles et la nomination de son successeur à Humboldt. Présentée le 6 mars 1914.—*M. Neely.* *Pas imprimée.*

77*i*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous télégrammes, correspondance, lettres, instructions et autres documents relatifs au renvoi de H. S. McKechnie, agent des terres fédérales à Prince-Albert, Sask., et à la nomination de son successeur. Présentée le 6 mars 1914.—*M. Neely*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

77*j*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous les documents, correspondance, télégrammes, etc., se rapportant à la nomination de Joseph Lemieux comme maître de poste à Mont-Louis, comté de Gaspé. Présenté le 6 mars 1914.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*k*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 avril 1913, pour copie de toute correspondance, télégramme, lettre, requête, affidavit, plainte, certificat, recommandation, rapport et autres documents se rapportant à l'engagement et à la nomination, pour l'année 1913, du capitaine et des premiers ingénieurs et seconds pour les dragues Nos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, du département de la Marine et des Pêcheries, sous le contrôle de l'agence de Sorel et employés au creusage du Saint-Laurent, depuis Montréal. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 avril 1913, pour copie de toute

VOLUME 28—*Suite.*

correspondance, télégramme, lettre, requête, affidavit, plainte, certificat, recommandation, rapport et autres documents se rapportant à l'engagement et la nomination des capitaines et ingénieurs pour l'année 1913 pour les remorqueurs *Carmelia, Chambly, Contrecœur, De Lévis, Emilia, Iberville, James Howden, Jessie Hume, Lac-Saint-Pierre, Lanoraie, Lotbinière, Portneuf, Varennes, Verchères,* du département de la Marine et des Pêcheries sous le contrôle de l'agence de Sorel. Présentée le 23 mars 1914.—*M. Cardin*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*l*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 mars 1914, pour relevé faisant connaître:—

1. Combien d'employés nouveaux ont été ajoutés au personnel du bureau de douane à Halifax, depuis le 10 octobre 1911.

2. Quels sont leurs noms et quels étaient leurs salaires lors de leur nomination; quels sont leurs salaires actuellement, et quel était l'âge de chacun lors de sa nomination.

3. S'ils ont tous subi l'examen du service civil requis pour le service des douanes.

4. Combien de commis temporaires font partie du dit personnel des douanes, quels sont leurs noms et la date de la nomination de chacun d'eux. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*m*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 28 avril 1913, pour copie de toutes lettres, télégrammes échangés entre le gouvernement et MM. Arch. Macdonald, Elz. Monpetit et autres au sujet de la nomination des gardiens du bureau de poste de Rigaud, MM. Jean-Baptiste Charlebois et Napoléon Vallée. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*n*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1914, pour copie de toutes recommandations, correspondance, etc., au sujet de la nomination de Allan Morrison, St. Peters, N.-T., à titre d'inspecteur des bâtisses érigées sur l'île Gregory, comté de Richmond, en 1912-13, et de tous comptes, pièces justificatives, etc., adressés au ministère de la Marine et des Pêcheries par le dit Morrison en sa qualité d'inspecteur. Présentée le 7 avril 1914.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*o*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour état indiquant les noms, la date de la nomination, la durée du service et la nature des fonctions de chacun des employés du ministère de l'Intérieur, dans le service extérieur, depuis le 1er janvier 1912 jusqu'au 31 décembre 1913, non mentionnés dans la liste du service civil pour 1912 ou 1913. Présentée le 21 avril 1914.—*M. Neely*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*p*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 avril 1914, pour état indiquant:—

1. Combien de nominations ont été faites au département des Douanes à Montréal depuis le 1er octobre 1911.

2. Quels sont les noms des personnes ainsi nommées et la date de leur nomination.

3. Sur quelles recommandations chacune de ces personnes ont-elles été nommées.

4. Quel est le salaire de chacun de ces nouveaux employés.

5. Quelles augmentations de salaire ont été accordées dans le même département depuis la même date, à qui, et pourquoi. Présentée le 29 avril 1914.—*M. Proulx.*

Pas imprimée.

77*q*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour état indiquant le nombre d'ingénieurs, d'assistants-ingénieurs, commis, dessinateurs, plongeurs et étudiants-ingénieurs, arpenteurs ou autres personnes à l'emploi du ministère des Travaux publics, dans le comté de Bonaventure, depuis le 11 octobre 1911 jusqu'à date; avec leurs noms, résidence, appointements, la nature de leurs fonctions, la durée de leur emploi, et sur la recommandation de qui ils ont été employés. Aussi, copie de toute correspondance et des rapports concernant tel emploi, et des rapports faits au dit ministère sur les travaux exécutés dans ce comté, depuis le mois de janvier 1913 jusqu'à date. Présentée le 30 avril 1914.—*M. Marcil (Bonaventure)*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*r*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 mars 1914, pour un relevé indiquant:—

1. Si Louis Philippe Thibault, Alphonse Poirier, J. A. Morin, C. F. Rioux, Thomas Thibault et Adjutor Demers, de Lévis, ont été nommés à des emplois dépendant du ministère des Postes du Canada.

2. Si oui, à quels emplois ils ont été nommés, quelles sont leurs fonctions, quand ils ont été nommés, et quel est le salaire de chacun d'eux.

3. Quels sont les noms des fonctionnaires qui ont été démis pour être remplacés par les susnommés.

4. Quelle était la somme totale du salaire annuel de ces fonctionnaires démis. Présentée le 4 mai 1914.—*M. Bourassa*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*s*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour copie de toutes recommandations, protêts, pétitions et représentations reçus par le gouvernement, ou quelque département, ou quelque ministre, concernant la nomination du percepteur de douane

VOLUME 28—*Suite.*

actuel à Antigonish, et de toutes lettres, télégrammes et correspondance à ce sujet. Présentée le 15 mai 1914.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*t*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour copie de toutes recommandations, protêts, pétitions et représentations reçus par le gouvernement, ou quelque département, ou quelque ministre, concernant la nomination du percepteur de douane actuel à Antigonish, et de toutes lettres, télégrammes et correspondance à ce sujet. Présentée le 16 mai 1914.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée.*

77*u*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de tous documents relatifs à l'emploi d'Arthur Dubuisson, comme agent d'immigration à Gravelburg, Sask., et de tous documents indiquant les argents payés au dit Arthur Dubuisson et le travail accompli par lui. Présentée le 30 mai 1914.—*M. Knowles*..*Pas imprimée.*

78. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 avril 1913, pour copie de tous documents, recommandations, lettres, correspondance, se rapportant à la résignation de C. A. R. Desjardins, comme maître de poste à Saint-André de Kamouraska, et à la nomination de son successeur. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Lapointe (Kamouraska).*
Pas imprimée.

78*a*. Réponse à un ordre du 28 avril 1913, pour copie de toutes les accusations portées contre Fred. R. Irish, maître de poste à Afton, comté d'Antigonish, N.-E, et de toute la correspondance de record en la matière. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée.*

79. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 janvier 1913, pour copie de tous les documents, correspondance, etc., touchant la demande faite par la *Long Sault Development Company* à l'effet de construire un barrage dans le fleuve Saint-Laurent en amont des rapides du Long-Sault, de la rive américaine à la rive canadienne. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

79*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 29 janvier 1913, pour copie de tous les documents, correspondance, etc., touchant la demande faite par la *Long Sault Development Company* à l'effet de construire un barrage dans le fleuve Saint-Laurent en amont des rapides du Long-Sault, de la rive américaine à la rive canadienne. Présentée le 12 février 1914.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

80. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 avril 1913, pour état faisant connaître tous les baux de force hydraulique accordés sur la rivière Winnipeg, les dates de ces baux, en faveur de qui ils ont été consentis, et le site du pouvoir hydraulique possédé par chaque locataire. Aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement ou quelqu'un de ses membres et toute personne ou personnes au sujet de ces baux. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Martin (Régina)*.. .. ..*Pas imprimée.*

80*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 avril 1913, pour état indiquant si le gouvernement a cancellé les baux de lots riverains sur le canal de Lachine; les dates de ces cancellations et les noms des locataires; le temps pendant lequel les baux cancellés ont été en force, et le montant du loyer payé dans chaque cas; les noms des locataires dont les baux de lots riverains sur le dit canal n'ont pas été cancellés, et le montant du loyer payé par chacun d'eux; le mode de calcul suivi pour fixer le loyer, et la méthode à suivre à l'avenir; les raisons pour lesquelles quelques-uns des baux ont été cancelés quand d'autres sont restés en vigueur; et si, à l'avenir, des soumissions seront demandées par la voie des journaux pour la location de ces lots riverains. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

80*b*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 avril 1913, pour relevé faisant connaître tous les baux ou permis d'occupation accordés à des clubs ou à des particuliers, aux fins d'ériger ou maintenir des remises à embarcations sur le canal Rideau entre le pont de l'avenue Laurier et l'écluse de Hartwell;—les dates de ces baux ou permis;—les noms des personnes à qui ils ont été accordés, et le loyer respectif de chacun; aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement, ou l'un ou l'autre de ses membres, et toute personne au sujet de ces baux ou permis et de la résiliation d'iceux. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

80*c*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 2 avril 1913, pour état indiquant si le gouvernement a cancellé des baux de lots riverains sur le canal de Lachine; les dates de ces cancellations et les noms des locataires; le temps pendant lequel les baux cancellés ont été en force, et le montant du loyer payé dans chaque cas; les noms des locataires dont les baux de lots riverains sur le dit canal n'ont pas été cancellés, et le montant du loyer payé par chacun d'eux; le mode de calcul suivi pour fixer le loyer, et la méthode à suivre à l'avenir; les raisons pour lesquelles quelques-uns des baux ont été cancellés quand d'autres sont restés en vigueur; et si à l'avenir des

VOLUME 28—*Suite.*

soumissions seront demandées par la voie des journaux pour la location de ces lots riverains. Présentée le 13 mars 1914.—*M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

80*d*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 mars 1914, pour copie de l'arrangement fait avec la compagnie dite *The Edmonton Power Company* pour la location du pouvoir hydraulique de la rivière Saskatchewan à Rocky-Rapids, Alberta, avec renseignements détaillés sur les opérations de la compagnie jusqu'à date. Présentée le 21 avril 1911.—*M. Oliver*.. .. ..*Pas imprimée.*

81. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 28 avril 1913, pour liste de tous les journaux en Canada dans lesquels ont été insérées des annonces par le gouvernement ou quelqu'un de ses ministres, officiers ou départements entre le 10 octobre 1911 jusqu'à date, avec un relevé du montant brut payé à cette fin, pendant la susdite période, à chacun de ces journaux ou à leurs propriétaires. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

81*a*. Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 30 avril 1913, pour état donnant la liste de tous les journaux en Canada dans lesquels ont été insérées des annonces par le gouvernement ou par quelqu'un de ses ministres, officiers ou départements entre le 10 octobre 1906 et le 10 octobre 1907, et entre les dites dates de chacune des années suivantes jusqu'au 10 octobre 1911; aussi, état du montant brut payé pour cet objet, pendant les années susdites à chacun des dits journaux ou à leurs propriétaires. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Thornton*.. .. ..*Pas imprimée.*

81*b*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 30 avril 1913, pour état donnant la liste de tous les journaux en Canada dans lesquels ont été insérées des annonces par le gouvernement ou par quelqu'un de ses ministres, officiers ou départements entre le 10 octobre 1906 et le 10 octobre 1907, et entre les dites dates de chacune des années suivantes jusqu'au 10 octobre 1911; aussi, état du montant brut payé pour cet objet, pendant les années susdites à chacun des dits journaux ou à leurs propriétaires. Présentée le 1er avril 1914.—*M. Thornton*.. .. ..*Pas imprimée.*

81*c*. Réponse supplémentaire additionnelle à un ordre de la Chambre, en date du 28 avril 1913, pour liste de tous les journaux en Canada dans lesquels ont été insérées des annonces par le gouvernement ou quelqu'un de ses ministres, officiers ou départements entre le 10 octobre 1911 jusqu'à date, avec un relevé du montant brut payé à cette fin, pendant la susdite période, à chacun de ces journaux ou à leurs propriétaires. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

81*d*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 30 avril 1913, pour état donnant la liste de tous les journaux en Canada dans lesquels ont été insérées des annonces par le gouvernement ou par quelqu'un de ses ministres, officiers ou départements entre le 10 octobre 1906 et le 10 octobre 1907, et entre les dites dates de chacune des années suivantes jusqu'au 10 octobre 1911; aussi, état du montant brut payé pour cet objet, pendant les années susdites à chacun des dits journaux ou à leurs propriétaires. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Thornton*.. .. ..*Pas imprimée.*

81*e*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 avril 1914, pour relevé faisant connaître quelle somme, depuis le 10 octobre 1911, a été payée par le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses départements à la *Herald Publishing Company,* de Halifax, N.-E., pour annonces, impressions et lithographie. Présentée le 27 avril 1914.—*M. Sinclair.*
Pas imprimée.

81*f*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 février 1914, pour état donnant les noms de toutes les compagnies d'imprimerie et de publication et de tous les journaux dans la Nouvelle-Ecosse, auxquels ont été faits des paiements en 1912 et 1913, respectivement, par l'un ou l'autre des départements de l'administration, et indiquant la nature des services rendus. Présentée le 29 avril 1914.—*M. Maclean (Halifax)*.. ..*Pas imprimée.*

81*g*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 28 avril 1913, pour liste de tous les journaux en Canada dans lesquels ont été insérées des annonces par le gouvernement ou quelqu'un de ses ministres, officiers ou départements entre le 10 octobre 1911 jusqu'à date, avec un relevé du montant brut payé à cette fin, pendant la susdite période, à chacun de ces journaux ou à leurs propriétaires. Présentée le 11 mai 1911.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

82. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1913, pour copie de toutes lettres, correspondance, rapports et autres documents dans le département des Chemins de fer et des Canaux concernant une demande faite par la *Central Railway Company of Canada* à l'honorable ministre des Chemins de fer et des Canaux pour approbation de son tracé projeté entre Hawkesbury et South-Indian. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Proulx*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

83. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 décembre 1913, pour copie de tous les documents, papiers, mémoires, ordres, décisions, appels et correspondance au sujet de tout appel de quelque décision au jugement du Bureau des commissaires des chemins de fer du Canada, interjeté devant le Conseil privé du Canada; et aussi, copie de la décision du Conseil privé sur les dits appels. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. .. .

VOLUME 28—*Suite.*

le 10 septembre 1912, concernant la mort de Arsène Ouellet et les blessures infligées à Joseph Gagnon, lorsque ces deux hommes furent frappés par le train n° 150 de l'Intercolonial à la date ci-dessus. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Boulay..Pas imprimée.*

89. Rapport annuel concernant les unions ouvrières, en vertu du chapitre 125, S.R.C., 1906. Présenté par l'honorable M. Coderre, le 22 janvier 1914.. .. ..*Pas imprimée.*

90. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 janvier 1913, pour état indiquant:—

1. Quels achats de terres ont été faits par le Canada depuis la confédération;
2. Quel montant a été payé pour cet objet;
3. Quelle est la superficie approximative des terres ainsi achetées;
4. Dans quelles provinces se trouvent ces terres;
5. Quelle en est la superficie approximative dans chaque province;
6. Combien d'acres de terres affectées aux écoles ont été réservés par le gouvernement pour les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta;
7. Quelle est la valeur approximative actuelle des dites terres ainsi réservées dans chacune des dites provinces;
8. Combien d'acres des dites terres affectées aux écoles ont déjà été vendus dans chacune des dites provinces, et quels sont les produits de ces ventes, déduction faite des dépenses;
9. Combien d'acres de terre ont été réservés en aucun temps par le gouvernement pour en doter quelque université; quel est le nom de l'université, et dans quelles provinces se trouvent les dites terres;
10. Combien d'acres de terres marécageuses ont été transférés à la province du Manitoba aux termes du chapitre 50 des statuts de 1885 et ses amendements;
11. Quel est le montant brut des allocations en espèces faites en aucun temps par le gouvernement fédéral à chaque ou à quelque province du Canada, pour aider à la construction d'édifices nécessaires;
12. Quelle était la valeur approximative des chemins de fer, travaux publics et autre actif de chacune des provinces du Canada prises en compte par le gouvernement fédéral lors de l'entrée de chaque province dans l'union;
13. Quelle compensation annuelle est donnée aux provinces du Manitoba et de Saskatchewan et de l'Alberta à raison du fait qu'elles n'ont pas les terres publiques comme source de revenu;
14. Quel chiffre de dette a été en aucun temps porté au crédit de chaque province du Canada par le gouvernement fédéral. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Sinclair.*

Pas imprimée.

90*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 29 janvier 1914, pour état indiquant:—

1. Quels achats de terres ont été faits par le Canada depuis la confédération;
2. Quel montant a été payé pour cet objet;
3. Quelle est la superficie approximative des terres ainsi achetées dans chaque province;
4. Dans quelles provinces ces terres sont-elles situées;
5. Combien d'acres de terres affectées aux écoles ont été achetés dans chaque province;
6. Combien d'acres de terres affectées aux écoles ont été réservés par le gouvernement pour les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta;
7. Quelle est la valeur approximative actuelle des dites terres ainsi réservées dans chacune des dites provinces;
8. Combien d'acres des dites terres affectées aux écoles ont déjà été vendus dans chacune des dites provinces, et quels sont les produits de ces ventes, déduction faite des dépenses;
9. Combien d'acres de terre ont été réservés en aucun temps par le gouvernement pour en doter quelque université; quel est le nom de l'université, et dans quelles provinces se trouvent les dites terres;
10. Combien d'acres de terres marécageuses ont été transférés à la province du Manitoba aux termes du chapitre 50 des statuts de 1885 et ses amendements;
11. Quel est le montant brut des allocations en espèces faites en aucun temps par le gouvernement fédéral à chaque ou à quelque province du Canada, pour aider à la construction d'édifices publics nécessaires;
12. Quelle était la valeur approximative des chemins de fer, travaux publics et autre actif de chacune des provinces du Canada prises en compte par le gouvernement fédéral lors de l'entrée de chaque province dans l'union;
13. Quelle compensation annuelle est donnée aux provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta à raison du fait qu'elles n'ont pas les terres publiques comme source de revenu;
14. Quel chiffre de dette a été en aucun temps porté au crédit de chaque province

Pas imprimée.

91. Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 12 mai 1913, pour relevé faisant connaître les noms et la mission respective des diverses commissions crées par législa-

VOLUME 28—*Suite.*

tion ou décret du conseil, depuis le 12 octobre 1911;—les noms des personnes formant partie de ces commissions, avec leur salaire et rémunération respective;—les noms des commissions encore existantes et les noms des commissions dont le mandat est terminé. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Oliver*.. .. ..*Pas imprimée.*

91*a*. Réponse partielle à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 4 décembre 1912, pour copie de chaque commission nommée par le gouvernement, depuis le 10 octobre 1911 pour faire une enquête et aussi copie de la preuve et du rapport fait dans chaque cas où l'enquête a été terminée. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

91*b*. Réponse supplémentaire à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 4 décembre 1912, pour copie de chaque commission nommée par le gouvernement depuis le 10 octobre 1911, pour faire une enquête et aussi copie de la preuve et du rapport fait dans chaque cas où l'enquête a été terminée. Présentée le 9 février 1914.—*M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

91*c*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 décembre 1912, pour relevé faisant connaître le nombre de commissions instituées par le gouvernement depuis le 21 septembre 1912; les noms et les occupations des commissaires nommés; leurs devoirs; la durée de leurs services; leur rémunération. Présentée le 12 février 1914.—*M. Devlin.*
Pas imprimée.

91*d*. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 9 février 1914, pour copie de l'arrêté du conseil nommant une commission aux fins d'embellir la cité d'Ottawa et les environs, de toute correspondance à ce sujet, et de tous rapports faits par la Commission jusqu'à date. Présentée le 6 mars 1914.—*Sir W. Laurier.*
Pas imprimée.

91*e*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 12 mai 1913, pour relevé faisant connaître les noms et la mission respective des diverses commissions créées par législation ou décrets du conseil, depuis le 12 octobre 1911;—les noms des personnes formant partie de ces commissions, avec leur salaire et rémunération respectifs;—les noms des commissions encore existantes, et les noms des commissions dont le mandat est terminé. Présentée le 9 mars 1914.—*M. Oliver*.. .. ..*Pas imprimée.*

91*f*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour relevé faisant connaître le nombre et les attributions des commissions ordonnées et constituées, en vertu de la Loi des enquêtes, depuis le 1er octobre 1911, le but ou l'objet de leur création, le nom du commissaire ou ceux des commissaires, et le coût de chaque commission à ce jour. Présentée le 29 mai 1914.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

92. Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 28 avril 1913, pour état faisant connaître toutes les personnes qui ont fait des enquêtes dans les limites du district judiciaire des Trois-Rivières, depuis le 15 octobre 1911 jusqu'à date, au sujet de la conduite d'employés du gouvernement fédéral, la localité où l'enquête a été tenue, le montant payé à chaque enquêteur dans chaque cas, les noms des avocats employés dans chaque cas, et l'adresse postale et le montant payé à l'avocat dans chaque cas. Présentée le 22 janvier 1914.—*M. Bureau*.. .. ..*Pas imprimée.*

93. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 26 mars 1913, pour état indiquant si le gouvernement a payé ou se propose de payer les honoraires et déboursés des témoins assignés par les commissaires nommés par lui, dans le comté de Lévis, pour tenir enquête sur la conduite des fonctionnaires publics dont la démission avait été demandée; les montants payés et à qui; et la somme restant à payer pour les mêmes fins. Présentée le 23 janvier 1914.—*M. Bourassa*.. .. ..*Pas imprimée.*

93*a*. Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 4 juin 1913, pour état indiquant la dépense totale encourue jusqu'à date par la présente administration en rapport avec les enquêtes faites au sujet de fonctionnaires accusés d'ingérence politique. Présentée le 23 janvier 1914.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

93*b*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 7 mai 1913, pour relevé faisant connaître en détail les noms des témoins sommés de comparaître devant le commissaire H. P. Duchemin, en rapport avec toutes les enquêtes tenues par lui dans les comtés de Cap-Breton-Nord et Victoria, Cap-Breton-Sud, Inverness et Antigonish, N.-E., et la somme payée à chacun de ces témoins. Présentée le 23 janvier 1914.—*M. Carroll*.. .. ..*Pas imprimée.*

93*c*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 avril 1913, pour relevé faisant connaître en détail les dépenses encourues depuis le 11 octobre 1911, en rapport avec les enquêtes tenues dans le comté de Bonaventure par les commissaires nommés par les départements des Postes, des Douanes et de la Marine et des Pêcheries au sujet des accusa-

VOLUME 28—*Suite.*

tions (portées contre des employés de ces départements) d'ingérence politique agressive, ainsi que les noms et les sommes payées à chacun de ces commissaires pour chaque enquête, comme aussi, en détail, les sommes payées aux témoins et autres personnes. Présentée le 23 janvier 1914.—*M. Marcil*.. .. ..*Pas imprimée.*

93*d*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 26 février 1913, pour copie de tous états de compte pour salaire ou rémunération du commissaire, pour dépenses des honoraires de témoins, et pour tous autres frais se rapportant à l'enquête faite par le commissaire Duchemin au sujet des personnes suivantes, dans le comté de Guysborough, N.-E., savoir :—

H. L. Tory, officier des pêcheries, Guysborough.
John W. Davis, officier des pêcheries, Guysborough.
Patrick Shea, maître de poste, Tompkinsville.
John M. Rogers, maître de poste, East-Roman-Valley.
James Bowles, maître de poste, Rivière-Alder.
Abner M. Carr, maître de poste, Havre Saint-François.
Everett Hadley, maître de poste, Oyster-Pond.
Parker S. Hart, maître de poste, Lower-Manchester.
S. M. Ferguson, douanier, Oyster-Pond.
Robert Hendsbee, maître de poste, Half-Island-Cove.
A. B. Cox, gérant, usine de réduction, Canso.
Edward Kelly, mécanicien, usine de réduction, Canso.
D. S. Hendsbee, peseur, usine de réduction, Canso.
Alex. Roberts, maître de poste, Canso.
David Sutherland, gardien, Canso.
Henry Hanlon, mécanicien-chef, piscifacture, Canso.
Thos. Sullivan, sous-ingénieur, mécanicien, Canso.
W. G. Matthew, commandant du bateau de sauvetage, Canso.
Patrick Ryan, second à bord du bateau de sauvetage, Canso.
M. McCutcheon, maître de poste, Sonora.
Stanley McCutcheon, douanier, Sonora.
Freeman, Pride, gardien du phare, Sonora.
David Reid, garde-pêche, Port-Hilford.
L. M. Pye, fonctionnaire des douanes, Liscomb.
Stanley Hemlow, gardien de phare, Liscomb.
W. H. Hemlow, gardien du signal d'alarme, Liscomb.
R. Conroy, matre de poste, Country-Harbour.
John Milward, maître de poste, Stormont.
A. W. Salsman, maître de poste, Lower-Country-Harbour.
W. B. Harris, maître de poste, Whitehead.
E. L. Munro, fonctionnaire des douanes, Whitehead.
W. L. Munro, gardien de phare, Whitehead.
Patrick Conway, gardien de phare, Whitehead.
H. P. Munro, commandant du bateau de sauvetage, Whitehead.
Levi Munro, maître du havre, Whitehead.
William McKinnon, maître de poste, Erinville.
J. H. McMillan, gérant de la piscifacture, Isaac's-Harbour.
Sanford Langley, maître de poste, Isaac's-Harbour (nord).
Fred. E. Cox, ingénieur-mécanicien à l'établissement de l'élevage du homard, Isaac's-Harbour.
Simon Hodgson, aide-ingénieur-mécanicien, Isaac's-Harbour.
Archibald Brass, maître de poste, Lower-New-Harbour.
Parker Sangster, maître de poste, New-Harbour (ouest).
William Gerrior, douanier, Larry's-River.
James M. Webber, gardien du phare, Torbay-Point.
W. A. Hattie, douanier, Mulgrave.
J. F. Reeves, maître de poste, Mulgrave.
John P. Meagher, chef des matelots, Mulgrave.
Philip H. Ryan, employé de l'Intercolonial, Mulgrave.
Alex. Wilkinson, employé de l'Intercolonial, Mulgrave.
Alex. McInnis, inspecteur des wagons, Mulgrave.
Frank Fougère, maître de poste, Port-Félix.
Sam. Smith, maître de poste, Port-Félix (ouest).
Capitaine Freeman Myers, maître de poste, Cole-Harbour.
George Taylor, maître de poste, Beckerton.
Stephen C. Richard, gardien de phare, Charlo's-Cove. Présentée le 26 janvier 1914.
M. Sinclair.. .. ..*Pas imprimée.*

93*e*. Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 7 mai 1913, pour relevé faisant connaître en détail les noms des témoins sommés de comparaître devant le commissaire H. P. Duchemin, en rapport avec toutes les enquêtes tenues par lui dans les comtés de

VOLUME 28—*Suite.*

Cap-Breton-Nord et Victoria, Cap-Breton-Sud, Inverness et Antigonish, N.-E., et la somme payée à chacun de ces témoins. Présentée le 10 février 1914.—*M. Carroll.*
Pas imprimée.

93*f*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 décembre 1912, pour relevé faisant connaître quand M. H. P. Duchemin, de Sydney, N.-E., a été nommé commissaire aux fins de faire des enquêtes; combien d'enquêtes il a dirigées depuis sa nomination; quels sont les noms des fonctionnaires au sujet desquels des enquêtes ont été instituées; si M. Duchemin a transmis au département concerné, et en chaque cas, le rapport et la minute des témoignages entendus à chaque enquête; si le rapport et la preuve n'ont pas été des témoignages entendus à chaque enquête; si le rapport et la preuve n'ont pas été transmis pour chacune des enquêtes, quelles sont celles pour lesquelles il n'y a pas eu de rapport; quel salaire ou émolument il a reçu en chaque cas, et quels ont été les frais de voyage payés en chaque cas. Présentée le 10 février 1914.—*M. Carroll.*
Pas imprimée.

93*g*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1914, pour relevé des dépenses encourues par le chemin de fer Intercolonial concernant toutes les recherches et enquêtes faites par H. P. Duchemin au sujet de quelqu'employé ou de tous les employés du ministère des Chemins de fer et des Canaux ou du chemin de fer Intercolonial, pour quelque raison que ce soit, et concernant toutes plaintes ou accusations, ou toute matière quelconque, et donnant en détail tous les item de tous les comptes du dit H. P. Duchemin ou paiements à lui faits ou le concernant durant les années 1912, 1913 et 1914 jusqu'à date; ainsi qu'un état indiquant le montant total payé pour chaque enquête en particulier, et le total des argents payés chaque année au dit H. P. Duchemin pendant toute cette période. Présentée le 5 mars 1914.—*M. Emmerson..Pas imprimée.*

93*h*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 mai 1913, pour relevé faisant connaître en détail les noms des témoins sommés de comparaître devant le commissaire H. P. Duchemin, en rapport avec toutes les enquêtes tenues par lui dans les comtés de Cap-Breton-Nord et Victoria, Cap-Breton-Sud, Inverness et Antigonish, N.-E., et la somme payée à chacun de ces témoins. Présentée le 17 mars 1914.—*M. Carroll..Pas imprimée.*

93*i*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 mars 1914, pour état indiquant en détail les dépenses et le coût d'une enquête tenue en 1912 par le commissaire Adair, et autorisée par le ministère des Chemins de fer et des Canaux sur l'embranchement électrique de l'Intercolonial à Moncton et sur la conduite de John W. Gaskin et autres au sujet de leurs services sur le dit embranchement ou autrement; aussi, faisant connaître les noms du commissaire, des agents, procureurs et avocats, constables, officiers de police, détectives, témoins ou autres personnes ayant pris part à la dite enquête, le nombre de jours employés à la dite enquête, et les services rendus par chacune des personnes susmentionnées; aussi, un état indiquant en détail la somme ou les sommes d'argent payées à chacune des dites personnes, et le montant payé à chaque témoin assermenté, présent ou autrement; aussi copie de tous comptes, ou réclamations rendus se rapportant à cette enquête, de toutes pièces justificatives des deniers payés, par qui payés et à qui; de toutes lettres ou autre correspondance au sujet de la nomination d'un commissaire, avocat ou autres officiers devant être employés à l'enquête, de la compensation à payer pour leurs services, et au sujet des dits comptes, paiements et pièces justificatives; aussi, un relevé sommaire du coût total de la dite enquête, indiquant le nombre des employés du chemin de fer assignés comme témoins, les honoraires payés aux témoins, et les cas dans lesquels leur temps comme employés n'a pas été compté alors qu'ils étaient absents de leur service pour rendre témoignage à la dite enquête, et les cas dans lesquels il n'a pas été fait de déduction de leur salaire régulier pendant leur absence pour rendre témoignage comme susdit. Présentée le 13 mai 1914. —*M. Emmerson.. .. .. .

VOLUME 28—*Suite.*

97. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 mai 1913, pour copie de tous rapports, correspondance, télégrammes et autres documents en la possession ou sous le contrôle du département de la Milice ou de celui des Chemins de fer, concernant certaines matières sur lesquelles l'attention du département de la Milice a été appelée par B. A. Ingraham, de Sydney, N.-E., au sujet du transport de la milice de Sydney sur la ligne de l'Intercolonial en 1912. Présentée le 23 janvier 1914.—*M. Carroll*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

98. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 29 avril 1913, pour état indiquant la méthode adoptée aux ports d'entrée du Canada pour l'inspection médicale des immigrants arrivant des Etats-Unis au Canada.—(*Sénat*).. .. ..*Pas imprimée.*

99. Service de salubrité publique, les différentes branches du service public qui s'occupent actuellement du.—(*Sénat*).. .. ..*Pas imprimé.*

100. Havre projeté à Skinner's-Pond—Etudes faites pour le.—(*Sénat*).. .. ..*Pas imprimé.*

101. Enquête tenue en 1912 *re* opérations de dragage dans la Colombie-Britannique.—(*Sénat*). *Pas imprimé.*

102. Quantité de blé, par qualités, reçue aux élévateurs de Fort-William.—(*Sénat*). *Pas imprimé.*

103. Chemin de fer ou pont de voie publique projeté sur la rivière Ristigouche, N.-B. Présenté le 26 janvier 1914.—*M. Marcil*.. .. ..*Pas imprimé.*

104. Relativement aux employés des différents ministères à Ottawa, les provinces et les territoires, etc. Présenté le 26 janvier 1914.—*M. Wilson (Laval)*.. .. .. ..*Pas imprimé.*

104*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 décembre 1912, pour état indiquant, pour chaque département du gouvernement, les noms, adresses postales, emplois et salaires de toutes personnes employées dans le service intérieur et le service extérieur et de toutes personnes ne faisant pas partie du service civil, employées par le gouvernement dans quelque département, depuis le 10 octobre 1911, (et pour les cas où il n'y a pas eu de commission d'enquête)—qui ont été renvoyées du service par voie de destitution, de mise à la pension ou autrement, avec mention dans chaque cas du mode de destitution et des raisons données à cet effet et de la longueur de l'avis donné aux personnes renvoyées, ainsi que du chiffre de la pension ou de la gratification, s'il y a; aussi faisant connaître le nom, l'âge, le poste et le salaire ou rémunération de chaque personne admise dans le service civil en remplacement des fonctionnaires destitués, ou par suite de tel renvoi. Présentée le 26 janvier 1914.—*M. Murphy.* *Pas imprimée.*

104*b*. Réponse partielle à un ordre de la Chambre, en date du 11 décembre 1912, pour état indiquant, pour chaque département du gouvernement, les noms, adresses postales, emplois et salaires de toutes personnes employées dans le service intérieur et le service extérieur et de toutes personnes ne faisant pas partie du service civil, employées par le gouvernement dans quelque département, depuis le 10 octobre 1911, (et pour les cas où il n'y a pas eu de commission d'enquête)—qui ont été renvoyées du service par voie de destitution, de mise à la pension ou autrement, avec mention dans chaque cas du mode de destitution et des raisons données à cet effet et de la longueur de l'avis donné aux personnes renvoyées, ainsi que du chiffre de la pension ou de la gratification, s'il y a; aussi faisant connaître le nom, l'âge, le poste et le salaire ou rémunération de chaque personne admise dans le service civil en remplacement des fonctionnaires destitués, ou par suite de tel renvoi. Présentée le 10 février 1914.—*M. Murphy.* *Pas imprimée.*

104*c*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 11 décembre 1912, pour état indiquant, pour chaque département du gouvernement, les noms, adresses postales, emplois et salaires de toutes personnes employées dans le service intérieur et le service extérieur et de toutes personnes ne faisant pas partie du service civil, employées par le gouvernement dans quelque département, depuis le 10 octobre 1911, (et pour les cas où il n'y a pas eu de commission d'enquête)—qui ont été renvoyées du service par voie de destitution, de mise à la pension ou autrement, avec mention dans chaque cas du mode de destitution et des raisons données à cet effet et de la longueur de l'avis donné aux personnes renvoyées, ainsi que du chiffre de la pension ou de la gratification s'il y a; aussi faisant connaître le nom, l'âge, le poste et le salaire ou rémunération de chaque personne admise dans le service civil en remplacement des fonctionnaires destitués, ou par suite de tel renvoi. Présentée le 10 mars 1914.—*M. Murphy.* *Pas imprimée.*

104*d*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1914, pour état indiquant le nombre total des fonctionnaires et employés du département de l'Imprimerie et de la

VOLUME 28—*Suite.*

Papeterie publiques le 1er février 1914, et l'augmentation de gages accordée aux divers groupes d'employés durant l'année 1913. Présentée le 18 mars 1914.—*M. Murphy.*
Pas imprimée.

104*e*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1914, pour état indiquant combien de personnes, depuis le 10 octobre 1911, ont été nommées à des positions dans le service intérieur sans avoir subi des examens tenus par la Commission du Service civil en mai et septembre de chaque année.

2. Comben de ces personnes ont été nommées dans chaque département. Présentée le 23 mars 1914.—*M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

104*f*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1914, état indiquant le nombre de personnes qui ont été nommées dans le service intérieur au ministère des Postes, par le gouvernement actuel, ainsi que les noms des personnes ainsi nommées, les fonctions auxquelles chacune d'elles a été appelée et les appointements de chacune; combien d'entre elles ont subi les examens du service civil, et combien ne les ont pas subis, avec les noms dans chaque cas. Présentée le 1er avril 1914.—*M. Proulx*.. .. ..*Pas imprimée.*

104*g*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 11 décembre 1912, pour état indiquant, pour chaque département du gouvernement, les noms, adresses postales, emplois et salaires de toutes personnes employées dans le service intérieur et le service extérieur, et de toutes personnes ne faisant pas partie du service civil, employées par le gouvernement dans quelque département, depuis le 10 octobre 1911. (et pour les cas où il n'y a pas eu de commission d'enquête)—qui ont été renvoyées du service par voie de destitution, de mise à la pension ou autrement, avec mention dans chaque cas du mode de destitution et des raisons données à cet effet et de la longueur de l'avis donné aux personnes renvoyées, ainsi que du chiffre de la pension ou de la gratification, s'il y a; aussi faisant connaître le nom, l'âge, le poste et le salaire ou rémunération de chaque personne admise dans le service civil en remplacement des fonctionnaires destitués, ou par suite de tel renvoi. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Murphy.*
Pas imprimée.

104*h*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 avril 1914, pour relevé faisant connaître combien de certificats pour promotion ont été demandés aux commissaires du service civil depuis le 31 mars 1913; combien de certificats de cette nature ont été accordés, et en faveur de qui; combien de certificats de cette nature ont été refusés, et pour quelles personnes; et quelles raisons ont été données dans chaque cas de refus. Présentée le 16 avril 1914.—*M. Carroll*.. .. ..*Pas imprimée.*

104*i*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 30 mars 1914, pour sommaire faisant connaître quels sont les appointements de chacun des sous-ministres; combien de commis ou employés sont sous les ordres de chacun des sous-ministres, ou sur lesquels le sous-ministre est censé exercer sa surveillance; quels sont les appointements du commissaire des douanes, et depuis combien de temps il a été employé. Présentée le 23 avril 1914.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

105. Etat soumis en vertu de l'article 88 du chapitre 62, S.R.C., qui ordonne au ministre de l'Intérieur de déposer chaque année un rapport relatif à la boisson entrée dans les Territoires et venant de tout autre pays que le Canada, par une permission écrite spéciale du commissaire des Territoires du Nord-Ouest. Présenté par l'honorable M. Roche, le 27 janvier 1914.. .. ..*Pas imprimé.*

106. Septième rapport conjoint des commissaires chargés de la démarcation du méridien du 141e degré de longitude ouest. Présenté par l'honorable M. Roche, le 28 janvier 1913.
Pas imprimé.

107. Relevé faisant connaître la quantité de terres vendues par la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pendant l'année terminée le 1er octobre 1913. Présenté par l'honorable M. Roche, le 28 janvier 1914.. .. ..*Pas imprimé.*

108. Règlements concernant le service des colis postaux, 1914. Présentés par l'honorable M. Pelletier, le 28 janvier 1914.. .. ..*Pas imprimés.*

109. Rapport des commissaires de l'Economie interne de la Chambre des Communes pour 1912-13, aux termes de la règle 9. Présenté par Son Honneur l'Orateur, le 2 février 1913.. .. ..*Pas imprimé.*

110. Décrets du conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada,* entre le 1er octobre 1912 et le 30 novembre 1913, conformément aux dispositions de la Loi des réserves forestières fédérales et des parcs, article 19, chapitre 10, 1-2 George V. Présentés par l'honorable M. Roche, le 2 février 1914.. .. ..*Pas imprimés.*

VOLUME 28—*Suite.*

110*a*. Décrets du conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 1er octobre 1912 et le 30 novembre 1913, conformément aux dispositions de l'article 5 de la Loi des arpentages fédéraux, chapitre 21, 7-8 Edouard VII.. .. ..*Pas imprimés.*

110*b*. Relevé des décrets en conseil qui ont été publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 1er octobre 1912 et le 30 novembre 1913, sous le régime de l'article 77 de la Loi des terres fédérales, chapitre 20 des Statuts du Canada, 1908.. .. ..*Pas imprimés.*

110*c*. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada* et la *Gazette de la Colombie-Britannique*, entre le 1er octobre 1912 et le 30 novembre 1913, sous le régime des dispositions du paragraphe (*d*) de l'article 38 des Règlements concernant l'arpentage, l'administration, la disposition et la gérance des terres publiques du Canada dans la zone de 40 milles des chemins de fer dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés par l'honorable M. Roche, le 2 février 1914.. .. ..*Pas imprimés.*

110*d*. Copies de tous les décrets du conseil, plans, documents et correspondance, qui doivent être soumis à la Chambre des Communes, en vertu d'une résolution adoptée le 20 février 1882, depuis la date de la dernière production de tels documents en vertu de cette résolution. Présentées par l'honorable M. Roche, le 28 janvier 1914.. .. ..*Pas imprimées.*

110*e*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de toutes lettres, papiers, rapports d'inspecteurs de homesteads, déclaration et tous autres documents se rapportant en quelque manière à l'inscription de homestead, de James Bruce pour le ¼ sud-est de la section 36, township 49, rang 27, à l'ouest du 2e méridien, et à sa cancellation. Présentée le 6 mars 1914.—*M. Neely*.. .. ..*Pas imprimée.*

110*f*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de tous les documents se rapportant à la disposition du ¼ sud-est de la section 16, township 25, rang 5, à l'ouest du 5e méridien. Présentée le 10 mars 1914.—*M. Oliver*.. .. ..*Pas imprimée.*

110*g*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de tous papiers se rapportant au ¼ sud-ouest 23-16-12 à l'ouest du 3e méridien. Présentée le 10 mars 1914.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

110*h*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de tous documents relatifs au ¼ N.-E. de la section 22, township 11, rang 5, à l'ouest du 3e méridien. Présentée le 23 mars 1914.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

110*i*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de toutes lettres, télégrammes et papiers concernant les terrains houillers situés dans 28-19, 27-18, 27-17 et 28-18 à l'ouest du 4me méridien. Présentée le 21 avril 1914.—*M. Buchanan.*
Pas imprimée.

110*j*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de tous documents relatifs au ¼ N.-E. de la section 22, township 11, rang 5, à l'ouest du 3me méridien. Présentée le 5 mai 1914.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

110*k*. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 20-avril 1914, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, papiers, arrêtés du conseil et projets de vente se rattachant à la vente par le gouvernement du Canada des terres suivantes dans la zone du chemin de fer dans la Colombie-Anglaise, savoir: townships 23 et 24, rang 18; townships 23 et 24, rang 19; townships 24 et 25, rang 20; townships 25, 26 et 27, rang 21; townships 26 et 27, rang 22, tous à l'ouest du 5me méridien. Présentée le 18 mai 1914.—*M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

110*l*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 27 avril 1914, pour copie de tous télégrammes, lettres, etc., dans le ministère de l'Intérieur, concernant le ¼ N.-O. de la section 20, township 4, rang 16, à l'ouest du 2me méridien. Présentée le 18 mai 1914.—*M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

110*m*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 27 avril 1914, pour copie de tous papiers, lettres, télégrammes, etc., dans le ministère de l'Intérieur, concernant la ½ N.—1-3-16, à l'ouest du 2me méridien. Présentée le 18 mai 1914.—*M. Turriff*.. ..*Pas imprimée.*

111. Correspondance entre le gouvernement impérial et celui du Canada, ainsi que les autres documents, en ce qui concerne la naturalisation impériale. Présentée par l'honorable M. Doherty, le 4 février 1914.. .. ..*Pas imprimée.*

111*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de toute correspondance et documents, ou autres renseignements concernant l'adoption d'une loi dans la Grande-Bretagne et les différents dominions pourvoyant à l'uniformité des lois de naturalisation. Présentée le 18 février 1914.—*M. Macdonald*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

112. Etat du nombre moyen des hommes de la police du Canada employés à ce service pendant chaque mois de l'année 1913 et du montant de leur rémunération et frais de route, en conformité de l'article 6, paragraphe 2 du chapitre 92, Statuts revisés du Canada. Présenté par l'honorable M. Doherty, le 5 février 1914.. .. ..*Pas imprimé.*

113. Convention conclue entre le gouvernement canadien et la compagnie *The Royal Mail Steam Packet Company,* pour un service de paquebots à vapeur entre le Canada et les Indes Britanniques Occidentales. Présentée par l'honorable M. Foster, le 9 février 1914. *Pas imprimée.*

114. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour relevé faisant connaître les changements apportés au projet original concernant le terminus du Transcontinental dans la cité de Québec; le coût estimatif du dit projet; et le coût estimatif du dit terminus d'après le nouveau projet. Présentée le 10 février 1914.—*M. Graham. Pas imprimée.*

114*a*. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 23 février 1914, pour copie de toute correspondance échangée entre le commissaire du chemin de fer National-Transcontinental et le ministre des Chemins de fer, et entre le commissaire du chemin de fer National-Transcontinental et le chemin de fer du Pacifique-Canadien, concernant les termini conjoints à Québec; aussi, copie de l'arrêté du conseil concernant les termini à Québec et de l'arrangement final à ce sujet. Présentée le 16 mars 1914.—*M. Graham*.. .. ..*Pas imprimée.*

114*b*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour copie de toutes conventions conclues entre le département des Chemins de fer ou la Commission du Transcontinental et la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique touchant l'érection d'une gare conjointe au Palais, cité de Québec; et de toute la correspondance relative à ce sujet. Présentée le 20 mars 1914.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

115. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 décembre 1912, pour relevé faisant connaître combien de commissaires ont été nommés par le gouvernement aux fins de tenir des enquêtes, depuis le 10 octobre 1911; quels sont leurs noms; quelle somme a été payée à chaque commissaire, jusqu'au 21 novembre 1912, et combien de ces commissaires reçoivent encore des émoluments, et quels sont leurs noms. Présentée le 10 février 1914.—*M. Murphy*.. .. ..*Pas imprimée.*

116. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 31 mars 1913, pour copie de tous papiers, documents, correspondance, etc., concernant toutes les demandes adressées depuis le 1er novembre 1911, au département des Douanes ou à celui des Finances pour la suspension temporaire de l'application des articles dits *dumping clauses* de la loi du tarif douanier au sujet des tiges à fils métalliques ou tout autre produit ou article. Présentée le 10 février 1914.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

117. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 janvier 1913, pour copie de tous les contrats, propositions, offres, conventions, rapports, estimations, lettres, télégrammes et autres documents en la possession du département des Chemins de fer et des Canaux, ou du premier ministre du Canada, ou de l'un ou l'autre des départements de l'administration, ou dans leurs archives, depuis le premier jour de janvier 1910, se rapportant en quoi que ce soit à la question ou proposition de l'acquisition de toutes les lignes, ou de l'une quelconque des lignes de chemin de fer qui se raccordent avec l'Intercolonial le long de son parcours, et qui remplissent le rôle de lignes auxiliaires de ce chemin de de fer, par voie de location, d'achat ou autrement;—aussi, copie de toutes les propositions, offres, requêtes, demandes, mémoires et autres documents, lettres, télégrammes, correspondance, se rapportant en quoi que ce soit à l'acquisition de l'Intercolonial par une compagnie de chemin de fer, ou à l'obtention de droits de circulation conjointe, ou à la location, ou à l'obtention d'un privilège quelconque par toute compagnie de chemin de fer en vue de la circulation de ses convois sur la voie de l'Intercolonial, qui peuvent se trouver en la possession du département des Chemins de fer et des Canaux, ou du premier ministre, ou de l'un ou l'autre des départements de l'administration. Présentée le 10 février 1914.—*M. Emmerson*.. .. ..*Pas imprimée.*

117*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de toute correspondance, mémoires, pétitions, rapports d'ingénieurs et autres documents échangés depuis la dernière session par ou au nom des propriétaires du chemin de fer Québec et Oriental et du chemin de fer Atlantique, Québec et Occidental et le département des Chemins de fer et des Canaux en vue de l'acquisition par le gouvernement de ces lignes ferrées comme embranchements ou réseaux alimentaires du chemin de fer Intercolonial. —Présentée le 6 mars 1914.—*M. Marcil (Bonaventure)*.. .. ..*Pas imprimée.*

117*b*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de toutes lettres, télégrammes, pétitions, rapports, correspondance et autres documents en la possession de quelque département du gouvernement ou de quelque membre du gouvernement con-

VOLUME 28—*Suite.*

cernant ou se rapportant en quelque manière au projet de construction d'un tronçon de ligne ou d'un garage pour relier le quai public de Sackville, N.-B., au chemin de fer Intercolonial à cet endroit; et aussi, copie de toutes lettres, télégrammes et autre correspondance échangés entre toute personne ou personnes et tout membre quelconque du gouvernement. Présentée le 11 mars 1914.—*M. Emmerson*.. .. ..*Pas imprimée.*

117*c*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 décembre 1912, pour copie du rapport de M. Tessier, du département des Chemins de fer et des Canaux, sur le projet de construire une voie ferrée d'Orangedale à Chéticamp, dans le comté d'Inverness; et de tous les mémoires, requêtes et correspondance au sujet de cette ligne projetée. Présentée le 17 mars 1914.—*M. Chisholm (Antigonish)*.. .. ..*Pas imprimée.*

117*d*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 mars 1914, pour copie de tous les documents suivants: requêtes, correspondance, relevés d'ingénieurs et tous autres rapports en la possession du gouvernement, se rapportant à la ligne de diversion projetée de l'Intercolonial à partir d'un point à ou près de la station de Linwood, et traversant le district de Linwood, Cape-Jack, et le village de Havre-au-Bouche; et plus spécialement des requêtes et rapports concernant cette diversion reçus au cours des années 1887 et 1891, ou vers ces époques. Présentée le 7 avril 1914.—*M. Chisholm (Antigonish)*.
Pas imprimée.

117*e* Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 mars 1914, pour sommaire faisant connaître les noms des entrepreneurs dont les soumissions ont été acceptées, avec la liste des prix respectifs, et à qui l'Intercolonial a accordé l'entreprise de construire la double voie entre la courbe de la Chaudière et Saint-Romuald, Qué., sur la ligne de déviation entre Nelson et la jonction Derby, N.-B.; la ligne de déviation ou tronçon entre North-Sydney et Leitche's-Creek, N.-T.; et copie des rapports, correspondance et recommandations se rapportant à l'adjudication respective de ces contrats, avec l'estimation respective du coût de ces travaux. Présentée le 15 avril 1914.—*M. Emmerson.*
Pas imprimée.

117*f*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour copie de tous mémoires, instructions et autorisations du ministre des Chemins de fer et des Canaux depuis le 11 octobre 1911, concernant l'élimination des rampes actuelles et le remplacement des ponts légers par des constructions plus résistantes en acier sur la ligne du chemin de fer Intercolonial; et aussi, copie de tous mémoires, recommandations et rapports de F. P. Gutelius ou du bureau de direction du chemin de fer Intercolonial à ce sujet. Présentée le 6 mai 1914.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

118. Mémoire sur la réclamation spéciale de la part de l'Ile-du-Prince-Edouard au sujet de sa représentation dans la Chambre des Communes. Présenté par l'honorable M. Foster, le 10 février 1914.. .. ..*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

118*a* Mémoire, de la part de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard réclamant le droit d'avoir leur représentation originale dans la Chambre des Communes. Présenté par l'honorable M. Foster, le 10 février 1911.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

119. Procès-verbaux et résolutions adoptés lors de la dernière Conférence provinciale. Présentés par l'honorable M. Foster, le 10 février 1914.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

120. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 juin 1913, pour copie de la réclamation de Pacifique Leroux pour dommages subis par suite de l'enlèvement d'un pont sur le canal de Soulanges, et de tous rapports et correspondance à ce sujet. Présentée le 12 février 1914.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

121. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 janvier 1913, pour copie de tous plans, propositions, diagrammes, devis, rapports, explorations, pétitions, correspondance, lettres, télégrammes et autres communications et documents dans le département des Chemins de fer et des Canaux, se rapportant en quelque manière au service projeté d'un bac à vapeur, en toutes saisons de l'année, entre le Nouveau-Brunswick ou la Nouvelle-Ecosse et l'Ile-du-Prince-Edouard, devant opérer le raccordement de l'Intercolonial et du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard en transportant les trains de l'autre côté du détroit de Northumberland;—aussi, état donnant l'estimation détaillée du coût total de l'établissement du dit bac à vapeur. Présentée le 12 février 1914.—M. *Emmerson*.. .. ..*Pas imprimée.*

121*a* Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 décembre 1912, pour copie de toutes lettres, télégrammes et autres documents concernant l'établissement d'un bac à vapeur pour traverser les trains entre l'Ile-du-Prince-Edouard et la terre ferme, du rapport ou des rapports de tout ingénieur ou expert au sujet de ce projet, du coût estimatif du projet, des annonces demandant des soumissions, de tous plans, conditions ou devis

VOLUME 28—*Suite.*

projetés, de toutes soumissions reçues à la suite de la publication d'annonces, des rapports des fonctionnaires sur ces soumissions, et de toutes données en la possession du département au sujet du dit projet. Présentée le 12 février 1914.—*M. Macdonald.*
Pas imprimée.

122. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour relevé faisant connaître le chiffre total de la dette sous forme d'emprunts temporaires au dernier jour de chaque mois de la période écoulée entre le 1er mai 1913 et le 31 décembre 1913, avec mention, en chaque cas, du taux de l'intérêt payé sur ces emprunts durant la dite période. Présentée le 12 février 1914.—*M. Maclean. (Halifax)*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

123. Rapport de la Commission royale chargé de faire une enquête sur la construction du National-Transcontinental, avec les témoignages entendus et pièces à l'appui remises à la dite commission. Présenté par l'honorable M. Cochrane, le 12 février 1914.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

123*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1914, pour copie du transport fait par M. P. et J. T. Davis, en septembre 1909, des contrats numéros 16 et 17 sur le chemin de fer Transcontinental-National à O'Brien, Fowler et McDougall, et de l'approbation donnée par les dits commissaires à ce transport durant le dit mois de septembre 1909. Présentée le 4 mars 1914.—*M. Graham*.. .. ..*Pas imprimée.*

123*b*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 18 février 1914, pour copie du contrat accordé à M. Joseph Gosselin pour la construction des ateliers des voitures et des remises à locomotives à Saint-Malo, et de tous les télégrammes, lettres et correspondance entre le département et M. W. J. Press, ingénieur-mécanicien, ou l'ingénieur en chef, relativement au changement apporté au prix de 85 cents par verge cube pour l'excavation ordinaire, qui a été porté à $2.30 par verge cube pour la terre gelée. Présentée le 11 mars 1914.—*M. Graham*.. .. ..*Pas imprimée.*

123*c*. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 16 février 1914, pour copie de tous papiers se rapportant de quelque manière que ce soit aux soumissions, au contrat original et au contrat modifié de M. Joseph Gosselin pour la construction des usines à locomotives et wagons à Saint-Malo, Québec; ainsi que copie des annonces de demandes de soumissions, du devis, du contrat, du contrat modifié, des rapports des ingénieurs, des recommandations au conseil, des arrêtés du conseil, lettres, télégrammes, minutes ou rapports d'entrevue, et de tous documents relatifs au contrat ou aux amendements qui y ont été apportés. Présentée le 11 mars 1914.—*M. Graham.*
Pas imprimée.

123*d*. Réponse à une adresse de Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 23 février 1914, pour copie de toute correspondance concernant la nomination de MM. Lynch-Staunton et Gutelius comme commissaires chargés de faire une enquête sur le coût de la construction de la division du chemin de fer National-Transcontinental; aussi, copie de l'arrêté du conseil les nommant. Présentée le 12 mars 1914.—*M. Graham.*
Pas imprimée.

123*e*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1914, pour copie du rapport de Geo. S. Hodgins, de New-York, en date du 10 juin 1912, concernant les ateliers de Transcona, du chemin de fer National-Transcontinontal. Présentée le 19 mars 1914.—*M. Graham*.. .. ..*Pas imprimée*

123*f*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 mars 1914, pour copie des plans et profils préparés par les ingénieurs, se rapportant à la construction projetée du Transcontinental d'un endroit nommé Sainte-Claire, comté de Dorchester, entre le vingtième et trentième mille, à l'est du pont de Québec, passant par les paroisses de Saint-Malachie, Standon, Cranborne, Sainte-Germaine et Sainte-Justice et traversant les cantons Panet, Rolette et Talon pour se diriger vers Sainte-Perpétue, sur le 105me mille à l'est du pont de Québec, et aussi copie des renseignements, rapports, sur la nature du terrain, la richesse en bois et en minerais des lieux traversés par les ingénieurs et démontrant ce qu'aurait coûté le chemin de fer, par mille, s'il eut été construit dans cette région. Présentée le 7 avril 1914.—*M. Sévigny*.. .. ..*Pas imprimée.*

123*g*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 mars 1914, pour copie de toutes correspondances, messages, requêtes et autres documents concernant le site et la construction d'une station au village de Saint-Eleuthère, sur le chemin de fer Transcontinental-National. Présentée le 15 avril 1914.—*M. Lapointe (Kamouraska)*.. ..*Pas imprimée.*

123*h*. Réponse à un ordre de la Chambre, pour un relevé indiquant:—

1. Quel genre d'outillage pour le service du charbon a été installé sur la ligne du National-Transcontinental;
2. Combien il y a de ces installations;
3. Où elles ont été établies;

VOLUME 28—*Suite.*

4. Des soumissions ont été demandées à cet égard;
5. Le nom et l'adresse du plus bas soumissionnaire;
6. Qui a fourni cet outillage, et à quel prix. Présentée le 15 avril 1914.—*M. Macdonald*.. .. .. .

VOLUME 28—*Suite.*

127. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour état faisant connaître les noms des employés de toutes les catégories sur le canal de Soulanges, durant la saison de navigation, dans la partie qui s'étend du pied du canal au premier pont, la fonction qu'ils occupent, le salaire qui est attaché et la date de leur engagement. Présentée le 13 février 1914.—*M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

128. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour relevé faisant connaître :—

1. Les noms de toutes les personnes de qui ont été expropriées des terrains ou propriétés pour des fins de droit de passage ou de stations en rapport avec l'embranchement de l'Intercolonial allant de Dartmouth à Dean-Settlement ;
2. La quantité de terrain ou propriété ainsi exproprié ;
3. Le montant payé ou offert à cette ou à ces personnes pour ce terrain ou propriété dans les cas où tel paiement ou telle offre ont eu lieu. Présentée le 13 février 1914.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

129. Copie de la convention internationale pour la sécurité en mer. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 16 février 1914.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

129*a*. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 2 février 1914, pour copie de toute correspondance avec les autorités impériales ou quelques organisations commerciales au sujet de la protection de la vie sur l'océan, et copie de l'arrêté du conseil nommant des représentants du Canada à la Conférence internationale pour la protection de la vie en mer. Présentée le 20 février 1914.—*Sir Wilfrid Laurier.*
Pas imprimée.

130. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de tous les comptes, notes, reçus et pièces justificatives en rapport avec les services de N. W. White, au cours de 1912 et 1913, en qualité de commissaire chargé de faire une enquête au sujet des terres des sauvages dans la province de la Colombie-Britannique. Présentée le 17 février 1914.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

131. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de toute enquête ou document quelconque concernant une réclamation de Jean Ross ou Joseph Ross, de Amqui, comté de Rimouski, province de Québec, entre le chemin de fer Intercolonial, résultant d'un accident arrivé à un cheval, etc., le 10 décembre 1906. Présentée le 17 février 1914.—*M. Boulay*.. .. .. *Pas imprimée.*

132. Copie de l'arrêté du conseil nommant une commission pour faire une enquête sur le coût de la vie. Présentée le 17 février 1914.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

133. Relevé de la population du Canada et de ses provinces et territoires dans les années 1871, 1881, 1891, 1901 et 1911, d'après les rapports des recensements. Présenté par l'honorable M. Borden, le 17 février 1914.. .. ..*Pas imprimé.*

134. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1911, pour copie de toutes protestations, s'il en est, par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique contre les changements de rampes sur la ligne du chemin de fer National-Transcontinental entre Winnipeg et l'est, et les facilités terminales à Québec ; de toutes approbations subséquentes des dits changements, s'il en est, par la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique ; et de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 18 février 1914.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

135. Copie du second rapport intérimaire de la Commission royale sur les ressources naturelles, le commerce et la législation de certaines parties des dominions de Sa Majesté, et des minutes de la preuve faite sur ces questions en Australie et en Nouvelle-Zélande. Présentée par l'honorable M. Foster, le 18 février 1914.. .. ..*Pas imprimée.*

136. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 27 janvier 1914, pour rapport annuel fait en janvier 1913 par la *Central Railway Company* au ministère des Chemins de fer.—(*Sénat*).. .. ..*Pas imprimée.*

137. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 27 janvier 1914, pour rapport annuel fait par la *Salisbury and Albert Railway Company* au ministère des Chemins de fer.—(*Sénat*).
Pas imprimée.

138. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de toute correspondance et documents échangés entre le gouvernement ou quelqu'un de ses membres ou de ses officiers et quelques-uns des officiers de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, au sujet des questions soumises à sir Wm White par le gouvernement, la commission du Transcontinental ou la commission chargée de faire une enquête sur la construction du chemin de fer National-Transcontinental ; et aussi, copie de toute

VOLUME 28—*Suite.*

correspondance échangée entre quelque nombre ou officier de l'une ou l'autre des dites commissions et le ministère de la Justice au sujet de ces questions. Présentée le 19 février 1914.—*M. Graham*.. .. .. .

VOLUME 28—*Suite.*

les dépenses de ces bureaux, comprenant le salaire et les honoraires du maître de poste, et les frais de transport de la malle; si ces bureaux de poste ont été demandés par requête des contribuables intéressés; et si non, par qui; quelle est la quantité de lettres et autres matières postales qui sont passées par chacun de ces bureaux depuis leur établissement. Présentée le 23 février 1914.—*M. Lapointe (Kamouraska)..Pas imprimée.*

142*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 30 mars 1914, pour copie de tous les documents, papiers, requêtes, correspondance, rapports, etc., concernant l'ouverture d'un bureau de poste sous le nom de "Giasson", dans la paroisse de Saint-Aubert, comté de L'Islet. Présentée le 22 avril 1914.—*M. Lapointe (Kamouraska).. .. ..Pas imprimée.*

143. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour relevé faisant connaître les noms et adresses, rang et fonctions de toutes les personnes qui ont accompagné le ministre de la Milice et de la Défense à l'occasion de son voyage en Angleterre et sur le continent européen au cours de l'été de 1913, et dont les dépenses ont été défrayées en tout ou en partie par le gouvernement fédéral, ou qui ont reçu un traitement ou rémunération, pour la durée du voyage, avec mention de la somme payée à chaque personne. Présentée le 23 février 1914.—*M. Carvell. .. .. Pas imprimée.*

144. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1911, pour copie de toute correspondance, télégrammes et autres papiers dans le département du Service de la marine concernant le décès et les funérailles, à Montréal, de Joseph LeBlanc, matelot du steamer de l'Etat, le *Canada.* Présentée le 23 février 1913.—*M. Sinclair.. .. ..Pas imprimée.*

145. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie des soumissions reçues pour la construction d'un établissement pour l'élevage du saumon sur la rivière Nipissiguit, comté de Gloucester, N.-B., et du contrat accordé à cet effet. Présentée le 23 février 1914.—*M. Turgeon.. .. ..

VOLUME 28—*Suite.*

Travail, ou provenant de l'un ou l'autre des personnes susdésignées, touchant les essais de conciliation en rapport avec ces différends, ou adressés à l'honorable ministre de la Milice ou à l'un ou l'autre des fonctionnaires du département de la Milice, et à l'honorable ministre de la Justice ou l'un ou l'autre des fonctionnaires du département de la Justice, ou provenant de l'une ou l'autre des personnes susdésignées, au sujet de l'appel sous les armes de la milice en rapport avec ces différends; et un relevé des arrestations opérées et des sentences prononcées, s'il en est, pour transgressions des lois; aussi, copie des témoignages entendus et des rapports des enquêtes faites par l'honorable ministre du Travail, M. Samuel Price, commissaire nommé par le département du Travail, et le sous-ministre du Travail; ainsi qu'un relevé des dépenses occasionnées par ces enquêtes, et des autres dépenses encourues par l'un ou l'autre des départements de l'administration par suite de ces différends ou des difficultés qui en ont découlé. Présentée le 24 février 1914.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

148. Règlements approuvés par arrêté du conseil, en date du 19 janvier 1914, pour la disposition des droits d'exploitation du pétrole et du gaz naturel appartenant à la Couronne dans le Manitoba, la Saskatchewan, l'Alberta, les Territoires du Nord-Ouest, le Territoire du Yukon, la zone de chemin de fer dans la Colombie-Britannique, et dans les limites du bloc contenant 3½ millions d'acres de terre acquis par le gouvernement fédéral de la province de la Colombie-Britannique, et mentionnés dans l'alinéa (*b*) de l'article 3 de la Loi des terres fédérales. Présentés par l'honorable M. Roche, le 23 février 1914.. .. ..*Pas imprimés.*

149. Règlement concernant les baux de pâturage sur les terres fédérales vacantes, etc. Présenté par l'honorable M. Roche, le 23 février 1914.. .. ..*Pas imprimé.*

150. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour relevé faisant connaître en détail les sommes payées à Ward Fisher, de Shelburne, N.-E., inspecteur des pêcheries, années 1912 et 1913, pour salaire, dépenses de bureau, frais de voyage et toutes autres dépenses. Présentée le 24 février 1914.—*M. Maclean (Halifax).*
Pas imprimée.

151. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie du rapport sur les opérations de l'établissement de piscifacture à Port-Daniel-Ouest pour l'année 1913. Présentée le 24 février 1914.—*M. Marcil (Bonaventure)*.. .. ..*Pas imprimée.*

152. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 18 février 1914, pour copie de toutes correspondances, enquêtes ou autres documents concernant la perte d'un cheval tué sur l'Intercolonial le 10 septembre dernier, lequel appartenait à Johnny Roy, d'Amqui. Présentée le 24 février 1914.—*M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

153. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour état faisant connaître l'augmentation des taux de transport du bétail, y compris les chevaux, sur l'Intercolonial, en vertu du tarif en vigueur le 1er mai 1913, comparativement au tarif en vigueur le 15 avril 1909, pour les distances suivantes:—

Au-dessus de	5	et pas plus de	10	milles.
"	10	"	15	"
"	15	"	20	"
"	20	"	25	"
"	25	"	30	"
"	30	"	40	"
"	40	"	50	"
"	50	"	60	"
"	60	"	70	"
"	70	"	80	"
"	80	"	90	"
"	90	"	100	"
"	100	"	110	"
"	110	"	120	"
"	120	"	130	"
"	130	"	140	"
"	140	"	150	"
"	150	"	160	"

Présentée le 24 février 1914.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

154. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de toutes correspondances, lettres, télégrammes et autres documents concernant le rapport et les recommandations de la commission nommée en vertu de la Loi des enquêtes sur les coalitions pour s'assurer des méthodes adoptées par la *United Shoe Machinery Company.* Présentée le 24 février 1914.—*Sir Wilfrid Laurier*. .. .. *Pas imprimée.*

155. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 2 février 1914, pour copie d'une convention conclue entre les chemins de fer de l'Etat et la Com-

VOLUME 28—*Suite.*

pagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, en ce qui concerne le transport des colis et des voyageurs entre Halifax et Saint-Jean sur l'Intercolonial, en rapport avec le service des paquebots du Canadien du Pacifique et de la ligne Allan qui transportent les malles anglaises, et qui ont le port de Halifax comme terminus; aussi, de toutes les ententes, tous les décrets, requêtes, mémoires, règlements ou décisions du département des Chemins de fer et des canaux, ou de l'un quelconque des fonctionnaires de ce département ou de l'Intercolonial; aussi des lettres, correspondance et entrevues avec le premier ministre ou l'un ou l'autre des membres de l'exécutif, se rapportant en quoi que ce soit à la susdite convention; et de tous les télégrammes et lettres reçus par le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses membres, ou envoyés par les mêmes personnes en réponse ou autrement;—aussi, de tous les documents, lettres, télégrammes, représentations, etc., se rapportant à la dite convention, ou s'y rattachant en quelque manière que ce soit, reçus par F. P. Gutelius, gérant général de l'Intercolonial, et venant du chemin de fer Canadien du Pacifique, ou de toute compagnie, personne ou corporation, ou envoyés par lui en réponse ou autrement, au dit chemin de fer Canadien du Pacifique, ou à toute autre compagnie, corporation ou personne. Présentée le 24 février 1914.—*M. Emmerson*.. .. ..*Pas imprimée.*

156. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 9 février 1914, pour copie de tous arrêtés du conseil depuis le 1er juin dernier, modifiant en quelque manière les taux de droits établis par la Loi des douanes. Présentée le 24 février 1914.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

157. Correspondance, états, etc., concernant certaines avances projetées aux commissaires du havre de Montréal, devant être dépensées au cours des années 1914, 1915, 1916 et 1917. Présentés par l'honorable M. Hazen, le 27 février 1914.. .. ..*Pas imprimés.*

158. Mémorandum sur les améliorations du havre que les commissaires du havre de Québec se proposent d'exécuter en 1914 au moyen de certaines avances à être faites à la dite commission. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 27 février 1914.. .. .. ..*Pas imprimés.*

159. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous papiers, correspondance, télégrammes, etc., échangés en 1912 et 1913 entre le département du Commerce et toute personne ou personnes, compagnies ou corporations au sujet d'un service de steamers entre Saint-Jean, N.-B., et Bear-River, N.-E., et les points intermédiaires, et du paiement d'une subvention à cet effet. Présentée le 2 mars 1914.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

160. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie des rapports faits par les propriétaires du steamer *Canada*, d'après lesquels a été payée la subvention de 1913 pour service entre Campbellton, N.-B., et Gaspé; aussi, copie de toutes plaintes contre le dit service, et la correspondance, rapports et documents en la possession du département du Commerce à ce sujet pour la dite année. Présentée le 2 mars 1914.—*M. Marcil (Bonaventure)*.. .. ..*Pas imprimée.*

161. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 février 1914, pour relevé faisant connaître la somme d'argent, s'il en est, dépensée par le gouvernement depuis le 21 septembre 1911 dans le comté de Wright, Québec, et de quelle manière elle a été dépensée. Présentée le 2 mars 1914.—*M. Devlin*.. .. ..*Pas imprimée.*

162. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 26 février 1914, pour état indiquant:—

1. Combien de commis stagiaires ont été employés dans la bibliothèque du Parlement, au cours des sessions 1911-12 et 1912-13, les noms et le salaire de chacun d'eux et la somme totale payée de ce chef.
2. Combien de commis stagiaires y sont employés actuellement, leurs noms et salaires respectifs.
3. Si, au cours de la session de 1910-11, des commis stagiaires y étaient employés, et quel en était le nombre.
4. Quel était, à cette époque, le nombre de fonctionnaires permanents à la bibliothèque, et quel en est le nombre actuellement.
5. Pourquoi des commis stagiaires y occupent des postes supérieurs et à des émoluments plus élevés que ceux que reçoivent les commis permanents. Présentée le 3 mars 1914.—*M. Turgeon*.. .. ..*Pas imprimée.*

163. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 2 février 1914, pour copie de toute correspondance, télégrammes, mémoires, arrêtés du conseil, instructions à des fonctionnaires, règlements et autres papiers et documents concernant une modification des règlements relatifs à la pêche du saumon dans la rivière Saint-Jean, en amont de la haute marée. Présentée le 3 mars 1914.—*M. Sinclair.*

Pas imprimée.

164. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance se rapportant à la nomination d'hommes qui ont été

VOLUME 28—*Suite.*

employés en quelque manière au vivier à saumon de Margaree en 1913. Présentée le 3 mars 1914.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

165. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie des soumissions reçues en 1912 pour la construction d'un brise-lames à Green-Point, comté de Gloucester, N.-B., et de toute correspondance, lettres et télégrammes faisant connaître pourquoi le contrat n'a pas été adjugé au plus bas soumissionnaire. Présentée le 3 mars 1914.—*M. Turgeon*.. .. ..*Pas imprimée.*

166. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, etc., se rapportant en quelque manière aux travaux faits à Lingan-Beach, Cap-Breton-Sud, sous la surveillance de H. D. McLean. Présentée le 3 mars 1914.—*M. Carroll*.. .. ..*Pas imprimée.*

167. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous papiers, annonces, soumissions, offres, contrats, rapports, pièces justificatives, comptes, reçus, correspondance, etc., concernant un quai récemment construit à Gold-River, comté de Lunenburg, N.-E. Présentée le 3 mars 1914.—*M. Maclean (Halifax)*.. ..*Pas imprimée.*

168. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 9 février 1914, pour copie de tous documents, arrêtés du conseil, correspondance, télégrammes, soumissions, comptes, pièces justificatives, etc., concernant la construction d'un pont ou de travaux entre le continent et l'île Bouthillier, à South-West-Cove, comté de Lunenburg, N.-E. Présentée le 3 mars 1914. *M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

169. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de tous les avis publics, soumissions, contrats, documents, lettres et correspondance se rapportant à la fourniture du charbon pour l'édifice public fédéral à Lunenburg, N.-E. Présentée le 3 mars 1914.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

170. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour relevé comparatif du nombre de verges cubes de dragage opéré par le *Restigouche* ou la drague *N° 3* sur le haut fond extérieur dans le port de Bathurst pendant les saisons de 1910, 1911, 1912, et 1913. Présentée le 3 mars 1914.—*M. Turgeon*.. .. ..*Pas imprimée.*

170*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de toutes les soumissions reçues pour dragage dans le port de Bathurst, et du contrat accordé à cet effet. Présentée le 3 mars 1914.—*M. Turgeon*. .. .. *Pas imprimée.*

170*b*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de toute correspondance, lettres et télégrammes concernant le déchargement de sable et de boue dans le chenal sud-ouest par les entrepreneurs de dragage dans le port de Bathurst. Présentée le 3 mars 1914.—*M. Turgeon*.. .. ..*Pas imprimée.*

171. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 9 février 1914, pour copie de toute correspondance, télégrammes, pétitions et mémoires reçus par le très honorable R. L. Borden, premier ministre du Canada ou par le ministre des Chemins de fer et des Canaux, de J. A. Gillies, écr, de Sydney, N.-E., ou de personnes résidant dans le comté de Richmond, N.-E., concernant l'achat, par le gouvernement, du chemin de fer du Cap-Breton et des édifices d'une ligne de chemin de fer allant de St. Peters à Sydney et Louisbourg, et de toutes réponses faites à iceux. Présentée le 3 mars 1914.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

172. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour relevé faisant connaître:—

1. Les noms de tous les propriétaires dont les terrains ou propriétés ont été expropriés pour les fins du port d'arrivée des paquebots à Halifax entre Three-Mile-House et le site projeté des termini du chemin de fer et du trafic océanique;
2. Le prix ou le montant de dommage payé en l'espèce, ou la somme offerte et acceptée par chaque propriétaire;
3. La somme offerte à chaque propriétaire en règlement de dommages, dans le cas de chaque non acceptation par le propriétaire;
4. La quantité et la nature de chaque propriété ainsi expropriée. Présentée le 3 mars 1914.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

172*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous les avis publics, soumissions, documents, lettres et correspondance se rapportant à la construction du chemin de fer entre Three-Mile-House à Bedford-Basin et le port de Halifax;—aussi, se rapportant aux jetées ou quais et murs de protection du côté de la mer en rapport avec les travaux projetés et connus sous le nom de *Halifax Ocean Terminals.* Présentée le 16 mars 1914.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

173. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous arrangements, correspondance, papiers et documents concernant toutes conventions intervenues entre le chemin de fer Intercolonial et le Pacifique-Canadien, en 1913, au sujet de la traction des trains de fret et de voyageurs du Pacifique-Canadien entre Saint-Jean et Halifax se raccordant avec toutes les lignes de steamers transatlantiques à Halifax pendant la saison d'hiver de 1913-1914. Présentée le 4 mars 1914.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

174. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 janvier 1913, pour copie de tous les télégrammes, recommandations, correspondance, lettres et rapports maintenant en la possession du département de la Justice au sujet de la vacance survenue au poste de sous-préfet du pénitencier de Dorchester, et de la nomination d'un successeur à M. A. B. Pipes, qui a été avancé du poste de sous-préfet à celui de préfet du pénitencier de Dorchester. Présentée le 4 mars 1914.—*M. Emmerson*. . . . . *Pas imprimée.*

175. Correspondance entre la ville d'Ottawa et le gouvernement au sujet de la fourniture d'eau pure pour la ville et les édifices du gouvernement. Présentée par l'honorable M. Borden, le 4 mars 1914. . . . . *Pas imprimée.*

176. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de toutes lettres, correspondance, télégrammes et tous autres documents échangés entre le ministre des Chemins de fer et des Canaux et MM. Archer Macdonald, E. Monpetit, C. A. Harwood et E. Marceau, ingénieur-résident, St. Amour, surveillant du canal Soulanges, L. A. Sauvé et autres concernant l'enlèvement de certaines maisons et dépendances érigées sur le terrain du gouvernement à Pointe-Cascades, mais appartenant au dit L. A. Sauvé. Présentée le 5 mars 1914.—*M. Boyer*. . . . . *Pas imprimée.*

177. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1914, pour copie de tous arrangements entre la Commission du chemin de fer National-Transcontinental et le chemin de fer *Canadian Northern* pour l'usage de la ligne de la dite compagnie par les trains du chemin de fer Transcontinental depuis Cap-Rouge jusqu'aux usines à Saint-Malo. Présentée le 5 mars 1914.—*Sir Wilfrid Laurier*. . . . . *Pas imprimée.*

178. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1914, pour copie de toute correspondance entre le ministre des Chemins de fer ou la Commission du chemin de fer National-Transcontinental et la Commission du havre de Québec, au sujet de la construction par la dite commission du havre d'une ligne ferrée pour relier le dit chemin de fer Transcontinental, à partir du marché Champlain, avec la gare Union projetée, au Palais, et copie de tous contrats accordés par la dite commission du havre à cette fin. Présentée le 5 mars 1914.—*Sir Wilfrid Laurier*. . . . . *Pas imprimée.*

179. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de toutes annonces, soumissions, contrats et correspondance se rapportant à l'embranchement projeté du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard sur New-London. Présentée le 3 mars 1914.—*M. Graham*. . . . . *Pas imprimée.*

180. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 février 1914, pour relevé faisant connaître le montant total de fonds disponibles, en dépôt au crédit du gouvernement canadien, au dernier jour de chaque mois de la période écoulée entre le premier avril 1913 et le 31 décembre 1913. Présentée le 5 mars 1914.—*M. Maclean (Halifax).*
Pas imprimée.

181. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 février 1914, pour relevé faisant connaître les détails suivants de tous les emprunts effectués ou renouvelés par le gouvernement du Canada, sur le marché de Londres, au cours des années civiles 1912 et 1913: Emprunt; date et copie du prospectus; prix mentionné dans le prospectus et prix réalisé; date de l'échéance de l'emprunt; pourcentage; chiffre total de l'émission; montant réalisé; frais, y compris l'escompte sur paiements immédiats, etc.; somme nette réalisée, et taux d'intérêt réel annuel par unité. Présentée le 5 mars 1914.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

182. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour état indiquant le nombre respectif d'ouvriers de ferme et de domestiques placés par les agents de placement du gouvernement en 1912 et 1913, les comtés dans lesquels ils ont été placés et le montant de la commission payée. Présentée le 6 mars 1914.—*M. Sutherland.*
Pas imprimée.

183. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 26 février 1914, pour état indiquant:—

1. Quelles banques chartées ont été mises en liquidation au Canada, depuis l'établissement de la Confédération, et à quelle date dans chaque cas.
2. Quelles ont été les pertes subies dans chaque cas par les déposants, les détenteurs de billets et les porteurs d'actions, respectivement.

VOLUME 28—*Suite.*

3. Quelle compensation, s'il en est, a été accordée, dans chaque cas, par le gouvernement à ceux qui ont subi des pertes. Présentée le 6 mars 1914.—*M. Neely.*
Pas imprimée.

184. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour état indiquant le nombre de lieuses, moissonneuses, faucheuses, charrues, semeuses et bineuses exportées du Canada ou importées en Canada, respectivement, chacune des années 1910, 1911, 1912 et 1913. Présentée le 6 mars 1914.—*M. Neely*.. .. ..*Pas imprimée.*

185. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1914, pour état indiquant le nombre d'animaux exportés du Canada aux Etats-Unis pendant les mois d'octobre, novembre et décembre 1913, et janvier 1914, et pendant la période correspondante en 1912 et 1913. Présentée le 6 mars 1914.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

186. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1914, pour état indiquant les quantités et variétés de poisson exporté du Canada aux Etats-Unis pendant les mois d'octobre, novembre et décembre 1913, et pendant la période correspondante en 1912 et 1913. Présentée le 6 mars 1914.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

187. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 26 février 1914, pour état indiquant :—

1. Quels étaient lors de sa constitution en corporation et quels sont à présent les officiers et directeurs de la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

2. Quel est le montant du capital-actions de la dite compagnie. Quel montant a été payé, et quels sont les détenteurs de ce stock payé et le montant autrefois et encore à présent en la possession de chacun d'eux.

3. Si cette compagnie ou une compagnie subsidiaire a entrepris la construction d'une section quelconque du chemin de fer National-Transcontinental, et quel est le montant total de ses contrats pour ces travaux.

4. Quelle partie de ces contrats a été donnée en sous-contrats, et quels bénéfices, à même ces sous-contrats, ont été réalisés par cette compagnie. Présentée le 6 mars 1914.—*M. Middlebro*.. .. ..*Pas imprimée.*

188. Rapport de la commission d'enquête nommée aux fins d'examiner et de vérifier les réclamations des personnes de la Nouvelle-Ecosse qui ont demandé de participer à la récompense accordée aux volontaires qui ont repoussé l'invasion féniane. Présenté par l'honorable M. Hughes, le 9 mars 1914.. .. ..*Pas imprimé.*

188*a*. Liste des personnes de la Nouvelle-Ecosse, réclamant la récompense accordée aux volontaires qui ont repoussé l'invasion féniane, et dont les demandes ont été accordées. Aussi,—Liste des personnes de la Nouvelle-Ecosse réclamant la récompense accordée aux volontaires qui ont repoussé l'invasion féniane, dont les demandes étaient reçues au 31 décembre 1913, mais n'ont pas encore été examinées. Présentée par l'honorable M. Hughes, le 9 mars 1914.. .. ..*Pas imprimée.*

189. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 février 1914, pour relevé faisant connaître quel était le taux local minimum de transport des petits colis sur l'Intercolonial avant le 10 octobre 1911, et quel est le taux actuel pour le même service. Présentée le 9 mars 1914.—*M. Sinclair*. .. .. *Pas imprimée.*

190. Réponse à un ordre de la Chambre, pour copie de toute la correspondance, des rapports, des témoignages entendus et de tous les autres documents en la possession du ministre des Chemins de fer et des Canaux, touchant l'enquête récemment tenue par M. Ferguson, M.A.L., au sujet des affaires du canal de la Vallée de la Trent. Présentée le 9 mars 1914.—*M. Burnham.*
Rapport seulement imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

191. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de tous les documents nécessaires pour fournir des renseignements complets concernant le nolisement, l'armement et les instructions du *Karluk* et des vaisseaux auxiliaires, les noms, grades, soldes et conditions d'engagement des officiers et hommes d'équipage et de toutes communications reçues de M. V. Steffansson ou tout autre membre de l'expédition, ou de toute autre personne, ayant reçu une semblable communication, écrite après le départ de l'expédition pour l'océan Arctique. Présentée le 10 mars 1914.—*M. Oliver.*
Pas imprimée.

192. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 18 février 1914, pour état donnant le nombre de villes dans la province de l'Ontario qui ont une population plus élevée que la ville de Chesley, division sud du comté de Bruce, dont la population était de 1,734 d'après le dernier recensement. Aussi, le nombre des dites villes qui ont des boîtes postales dans les rues. Présentée le 10 mars 1914.—*M. McCraney*. .. .. *Pas imprimée.*

193. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour relevé faisant connaître les noms des promoteurs de la compagnie dite *Canadian Contracting Company,*

VOLUME 28—*Suite.*

Limited, et les pouvoirs demandés par cette compagnie ainsi que ceux qui lui ont été accordés par lettres patentes. Présentée le 10 mars 1914.—*M. Lemieux.*

Pas imprimée.

194. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour relevé faisant connaître les noms des promoteurs de la compagnie dite *Canadian Contracting Company*, et les pouvoirs demandés par cette compagnie ainsi que ceux qui lui ont été accordés par lettres patentes. Présentée le 10 mars 1914.—*M. Lemieux*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

195. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 février 1914, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, rapports, enquêtes et autres communications échangées avec l'un ou l'autre des départements administratifs, et notamment les départements de l'Intérieur, des Douanes et de la Marine et des Pêcheries, au sujet de Gustavus A. Colpitts, citoyen canadien revenant au pays comme passager sur l'*Empress of Britain*, en septembre 1911, et qui prétend qu'il ne lui a pas été permis par les fonctionnaires de l'Etat de débarquer à Rimouski ;—aussi, copie de toutes les lettres, correspondance ou autres communications reçues par l'un des membres du gouvernement, et notamment par le ministre de la Marine et des Pêcheries, ou par l'un ou l'autre des départements administratifs, du dit Gustavus A. Colpitts qui était, à cette époque, étudiant à l'université de Mount-Allison, Sackville, N.-B., et de toutes lettres et autres communications en réponse. Présentée le 10 mars 1914.—*M. Emmerson*.. .. ..*Pas imprimée.*

196. Nombre de Chinois arrivés au Canada durant les années 1911, 1912 et 1913, etc.—(*Sénat*).. .. ..*Pas imprimée.*

197. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1914, pour copie de tous papiers, lettres, plans, correspondance, mémoires et autres documents concernant le raccourcissement des distances sur l'Intercolonial, entre Pictou et Port-Mulgrave, et la construction d'un nouveau pont à Pictou pour obtenir ce résultat. Présentée le 12 mars 1914.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

198. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1914, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, baux et autres documents concernant la coupe du bois par M. B. T. Smith, sur la réserve dite réserve sauvage de Tobique, dans la province du Nouveau-Brunswick, et de toutes recommandations faites à ce sujet par l'agent des affaires des sauvages pour cette partie de la province, ou par tout autre fonctionnaire du département dans la dite province; aussi, état indiquant la quantité de bois abattu par le dit Smith sur la dite réserve, les droits de souche, et les montants d'argent payés depuis le 1er janvier 1912. Présentée le 12 mars 1914.—*M. Carvell.*

Pas imprimée.

198*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1914, pour copie de tous mémoires, correspondance, lettres, télégrammes, requêtes, etc., relatifs à la vente ou au transfert de la réserve indienne de Sydney, N.-E., et au départ des sauvages de la réserve. Présentée le 17 mars 1914.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

198*b*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 mars 1914, pour copie de toutes instructions données à C. P. Fullerton et Fawcett Taylor ou à l'un d'eux, au sujet de la réserve sauvage de Saint-Pierre. Présentée le 8 avril 1914.—*M. Oliver*..*Pas imprimée.*

199. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour copie de toute correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant l'achat dans les Etats-Unis, pour le chemin de fer Intercolonial, d'une quantité de charbon au cours des derniers mois. Présentée le 12 mars 1914.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

199*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour relevé faisant connaître :—

1. Quand le chemin de fer Intercolonial et celui de l'Ile-du-Prince-Edouard ont demandé le plus récemment des soumissions pour la fourniture du charbon, et quand elles devaient être envoyées à l'administration ;

2. Combien de soumissions ont été reçues, quels étaient les noms des soumissionnaires et quels étaient les prix stipulés dans les soumissions ;

3. Quelle était la date du dernier ou des derniers contrats pour cette fourniture à l'Intercolonial, et quels étaient le ou les entrepreneurs, respectivement ;

4. Quels ont été les soumissionnaires heureux, à la suite du dernier appel de soumissions, et les prix respectifs stipulés dans les soumissions ;

5. Quel était le nombre de tonnes de chaque contrat passé avec chaque entrepreneur, et quel était le prix respectif par tonne ;

6. Si du charbon a été acheté pour les réseaux ferrés du gouvernement dans les Etats-Unis depuis le 31 mars 1913, et, s'il en a été acheté, par qui, et par l'intermédiaire de qui il l'a été, et à quel prix ; quel a été le coût, par tonne livrée, y compris les commissions aux chemins de fer. Présentée le 18 mars 1914.—*M. Emmerson.*

Pas imprimée.

VOLUME 28—*Suite.*

199*b*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 avril 1914, pour relevé faisant connaître combien le gouvernement a acheté de wagons à charbon, à marchandises ou à voyageurs pour l'Intercolonial au cours des derniers six mois, et dans l'affirmative, de qui et en quelle quantité; quel prix a été payé dans chaque cas; si des soumissions ont été demandées à cette fin; quels étaient les soumissionnaires, t le montant mentionné dans chaque soumission. Présentée le 6 avril 1914.—*M. Macdonald*.. ..*Pas imprimée.*

200. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1914, pour relevé faisant connaître quels étaient les taux de transport de la farine, du foin, de l'avoine, du bois de construction et du bois à brûler par 100 livres ou par tonne, entre Bathurst, N.-B., et Nipissiguit-Junction, Red-Pine, Bartibogue, Beaver-Brook et entre Bathurst, Beresford, Petit-Rocher et Belledune, avant les changements faits en août 1913, et quels sont les taux de transport de ces mêmes articles, entre les mêmes points, sous le régime de la nouvelle liste des taux. Présentée le 16 mars 1914.—*M. Turgeon*.. .. ..*Pas imprimée.*

201. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour copie de tous contrats, comptes, mémoires, lettres, correspondance, reçus, pièces justificatives, connaissements, etc., concernant tous les matériaux, provisions, approvisionnements et articles de toute espèce achetés et expédiés à Fort-Nelson en 1913 par tout département du gouvernement du Canada et arrangements pour l'emploi d'ouvriers en rapport avec la construction du chemin de fer de la Baie-d'Hudson et des facilités terminales à Port-Nelson. Présentée le 18 mars 1914.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

202. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de tous les documents, lettres, correspondance, instruction, rapports, évaluations, nominations d'évaluateurs, recherches de titres ou autres actes de vente dans l'un quelconque des départements de l'administration, ou dans les bureaux de l'Intercolonial à Moncton, se rapportant en quoi que ce soit à l'achat par le chemin de fer Intercolonial d'un immeuble à Moncton, N.-B., au coin des rues Archibald et Main, autrefois la propriété, de son vivant, de feu P. S. Archibald, I.C., et maintenant occupé comme résidence par le surintendant général de l'Intercolonial, M. F. P. Brady; aussi, de tous les comptes, sommaires de dépenses pour réparations aux constructions sur le dit immeuble; aussi, de tous comptes, commissions, etc., payés à des avocats, procureurs ou autres personnes en solde de recherches, préparation et passation d'actes; aussi, un relevé de toutes les sommes payées à titres d'honoraires et frais en rapport avec l'acquisition de cet immeuble ou l'obtention du titre de la propriété. Présentée le 16 mars 1914.—*M. Emmerson*.. .. ..*Pas imprimée.*

202*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de tous les documents, lettres, correspondance, instruction, rapports, évaluations, nominations d'évaluateurs, recherches de titres ou autres actes de vente dans l'un quelconque des départements de l'administration, ou dans les bureaux de l'Intercolonial à Moncton, se rapportant en quoi que ce soit à l'achat par le chemin de fer Intercolonial d'un immeuble à Moncton, N.-B., au coin des rues Archibald et Main, autrefois la propriété, de son vivant, de feu P. S. Archibald, I.C., et maintenant occupé comme résidence par le surintendant général de l'Intercolonial, M. F. P. Brady; aussi, de tous les comptes, sommaires de dépenses pour réparations aux constructions sur le dit immeuble; aussi, de tous comptes, commissions, etc., payés à des avocats, procureurs ou autres personnes en solde de recherches, préparation et passation d'actes; aussi, un relevé de toutes les sommes payées à titre d'honoraires et frais en rapport avec l'acquisition de cet immeuble ou l'obtention du titre de la propriété. Présentée le 26 mars 1914.—*M. Emmerson*.. .. ..*Pas imprimée.*

202*b*. Réponse supplémentaire additionnelle à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de tous les documents, lettres, correspondance, instruction, rapports, évaluations, nominations d'évaluateurs, recherches de titres ou autres actes de vente dans l'un quelconque des départements de l'administration, ou dans les bureaux de l'Intercolonial à Moncton, se rapportant en quoi que ce soit à l'achat par le chemin de fer Intercolonial d'un immeuble à Moncton, N.-B., au coin des rues Archibald et Main, autrefois la propriété, de son vivant, de feu P. S. Archibald, I.C., et maintenant occupé comme résidence par le surintendant général de l'Intercolonial, M. F. P. Brady; aussi, de tous les comptes, sommaires de dépenses pour réparations aux constructions sur le dit immeuble; aussi, de tous comptes, commissions, etc., payés à des avocats, procureurs ou autres personnes en solde de recherches, préparation et passation d'actes; aussi, un relevé de toutes les sommes payées à titre d'honoraires et frais en rapport avec l'acquisition de cet immeuble ou l'obtention du titre de la propriété. Présentée le 1er avril 1914.—*M. Emmerson*.. .. ..*Pas imprimée.*

203. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1914, pour relevé faisant connaître quels étaient, sous le régime de l'ancien tarif de l'Intercolonial, les taux de transport, par 100 livres ou par tonne, de poisson frais, séché et fumé, de la mélasse, de la kérosine, des articles de quincaillerie et du charbon anthracite, des stations de Gloucester-

VOLUME 28—*Suite.*

Junction et Bathurst à Saint-Jean et *vice versa*, et quels sont les taux actuels pour les mêmes articles, entre les mêmes points. Présentée le 17 mars 1914.—*M. Emmerson.*
Pas imprimée.

204. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1914, pour état indiquant tous les permis de pêche de l'éperlan dans le comté de Pictou au cours de la dernière saison, et copie de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 17 mars 1914.—*M. Macdonald.*
Pas imprimée.

204*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1914, pour état indiquant tous les permis de pêche de l'éperlan émis dans le comté de Pictou au cours de la dernière saison, et copie de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 17 avril 1914.—*M. Macdonald*.. .. .. .

VOLUME 28—*Suite.*

214. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour copie d'une pétition en date du 9 juillet 1911, signée par Etienne Barré, Joseph Trudeau et autres contribuables de la municipalité du Bassin de Chambly, au ministre de la Justice; ainsi que des documents et pièces justificatives annexés à la dite pétition; et de toute correspondance et autres documents relatifs à la dite pétition. Présentée le 23 mars 1914.—*M. Lamarche.* *Pas imprimée.*

215. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour sommaire faisant connaître où a été construit le croiseur *Margaret;* qui en ont été les constructeurs; quel était le prix stipulé dans le contrat; si le contrat a été adjugé au plus bas soumissionnaire; quels sont les noms et l'adresse postale de chaque soumissionnaire et le montant mentionné dans chaque soumission; si le gouvernement ou l'un quelconque de ses départements a conclu un contrat pour quelque autre navire ou navires au cours des derniers dix-huit mois, et dans l'affirmative, quel est le nombre de ces navires, quels sont les noms et domiciles des entrepreneurs, le tonnage brut de chaque navire et le prix mentionné dans le contrat, et à quel service ces navires sont destinés. Présentée le 23 mars mars 1914.—*M. Sinclair.* .. .. *Pas imprimée.*

216. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 mars 1914, pour copie de toutes lettres, télégrammes ou autre correspondance concernant la saisie de onze chevaux appartenant à M. John M. Ferguson, Kaleida, Manitoba, le ou vers le 28 mars 1912. Présentée le 24 mars 1914.—*M. Turriff.* .. .. *Pas imprimée.*

217. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 février 1914, pour état faisant connaître les quantités et la valeur des pommes de terre importées chaque mois en Canada en 1911, 1912 et 1913, et les pays d'où ces produits ont été importés. Présentée le 25 mars 1914.—*M. Hughes (King, I.-P.-E.).* .. .. *Pas imprimée.*

217*a.* Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour relevé faisant connaître les quantités et valeurs des pommes de terre exportées tous les mois de chacune des provinces du Canada, du 1er septembre 1911 au 1er janvier 1914, et les pays où elles ont été exportées. Présentée le 25 mars 1914.—*M. Carvell.* .. .. *Pas imprimée.*

218. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 mars 1914, pour sommaire faisant connaître combien de colonels, colonels honoraires, lieutenants-colonels, lieutenants-colonels honoraires et autres officiers, à titre honoraire ou autrement, ont été nommés par le ministre de la Milice et de la Défense, depuis le mois d'octobre 1911 jusqu'à ce jour. Présentée le 25 mars 1914.—*M. Hughes (I.-P.-E.).* .. .. *Pas imprimée.*

218*a.* Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour relevé faisant connaître combien de personnes ont été nommées à des grades honoraires militaires par le ministre actuel de la Milice et de la Défense ou avec son assentiment depuis qu'il est entré en fonctions; quel est le nom des titulaires et le grade de chacun. Présentée le 1er avril 1914.—*M. Murphy.* .. .. *Pas imprimée.*

219. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 4 mars 1914, pour copie de toute correspondance, dossiers, rapports ou documents, dans le département des Affaires des Sauvages, se rapportant à l'achat de la réserve des sauvages Kitsilano par le gouvernement de la Colombie-Britannique. (*Sénat.*) .. .. *Pas imprimée.*

220. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 9 mars 1914, pour copie de tous papiers, documents, arrêtés du conseil, correspondance, etc., au sujet de la suspension de M. Joseph McGillis, du département des Douanes, Ottawa. Présentée le 27 mars 1914.—*M. Maclean (Halifax).* .. .. *Pas imprimée.*

221. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour état contenant les noms de toutes les personnes qui ont été employées sur la ferme expérimentale de Sainte-Anne de la Pocatière pendant les années 1912 et 1913, et les salaires et honoraires payés à chacune de ces personnes. Présentée le 30 mars 1914.—*M. Lapointe (Kamouraska).* *Pas imprimée.*

222. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour relevé faisant connaître quel est le nombre total des inspecteurs vétérinaires employés par le gouvernement dans les abattoirs du pays; comment ils sont répartis dans chaque province; quel est le nom des établissements et le nombre des officiers dans chacun; si, à part des inspecteurs vétérinaires employés dans les abattoirs, le gouvernement en emploie un certain nombre d'autres pour surveiller et constater l'état de santé des troupeaux sur les fermes; et, dans l'affirmative, quel en est le nombre et comment il se répartit par province, quel est le nombre de troupeaux puis de sujets de race bovine et porcine qui ont subi l'inspection au cours des années 1911-12-13; combien d'animaux, après examen et constatations de la tuberculose, ont été abattus, par province; si le gouvernement a payé des indemnités pour tel abatage, et, dans l'affirmative, quel est le montant pour chacune des provinces; quel est le salaire des inspecteurs vétérinaires, employés dans les abattoirs; quelle est la durée des heures de travail de ces officiers; quel est le

VOLUME 28—*Suite.*

salaire des inspecteurs vétérinaires employés pour d'autres fins ; à quel montant se sont élevées, pour les années 1911, 1912 et 1913, les dépenses de cette branche du département de l'Agriculture, d'abord pour la régie interne en salaires, et en second lieu, en salaires et en dépenses pour chacune des provinces. Présentée le 30 mars 1914.—*M. Boyer*.. .. .. .

VOLUME 28—*Suite.*

231. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous papiers, correspondance, télégrammes, lettres, listes de paie, comptes et pièces justificatives se rapportant en quelque manière aux dépenses faites par ce gouvernement pour le quai public à Whycocomagh. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Maclean (Halifax).*
Pas imprimée.

231*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous papiers, annonces, soumissions, offres, contrats, rapports, pièces justificatives, comptes, reçus, correspondance, etc., concernant la construction d'un quai à Feltzen-South, comté de Lunenburg, N.-E., actuellement en voie de construction, ou récemment terminé. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

231*b*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1914, pour relevé faisant connaître:—

1. Combien d'argent a été dépensé pour les réparations du quai à South-Gut, comté de Victoria, durant l'été de 1913;
2. Combien a été dépensé en main-d'œuvre et combien en matériaux;
3. Qui était contremaître, par qui recommandé, et quel était le chiffre de ses gages par jour;
4. Combien de jours a duré son emploi comme contremaître;
5. Combien a-t-il eu chaque jour d'hommes sous ses ordres travaillant sur le quai, et quels étaient les gages de chacun des ouvriers;
6. Combien a été payé pour les matériaux qui ont servi aux réparations, et où ils ont été achetés.
7. De qui les matériaux ont été achetés, de quelle nature ils étaient, et quel prix ils ont été payés du pied;
8. Qui était payeur pour ces travaux, et quand les hommes ont été payés. Présentée le 22 avril 1913.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

231*c*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 mars 1914, pour relevé faisant connaître quelle a été la somme dépensée par le gouvernement pour quais, brise-lames, travaux publics et dragage, dans le comté de Yarmouth, depuis le 11 octobre 1911, et à qui ont été payées les sommes ainsi dépensées. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Law.*
Pas imprimée.

231*d*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1914, pour relevé faisant connaître:—

1. Quelle somme d'argent a été dépensée pour réparer le quai à Englishtown, comté de Victoria, durant l'été de 1913;
2. Combien a été payé pour la main-d'œuvre, et combien pour les matériaux;
3. Quel était le contremaître des travaux, qui l'a recommandé, et quel était le chiffre de ses gages par jour;
4. Pendant combien de jours il a été employé en qualité de contremaître;
5. Combien d'hommes avait-il sous ses ordres chaque jour, et quel était le chiffre des gages payés à chacun d'eux;
6. De qui ont été achetés les matériaux, en quoi ils consistaient, et quel était le prix payé par pied;
7. Qui était le payeur pour ces travaux, et quand les ouvriers ont été payés;
8. Quand les travaux ont commencé et quand ils ont été terminés. Présentée le 2 avril 1914.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

231*e*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de toutes lettres, télégrammes, correspondance, bordereaux de paie, pièces justificatives et documents de toutes sortes concernant de quelque manière que ce soit les réparations ou le prolongement du quai de Finlay-Point, Mabou, comté d'Inverness, pendant l'année 1910-11. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

231*f*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1914, pour relevé faisant connaître quelle quantité de bois a été employée pour refaire et réparer le quai de Port-Clyde, comté de Shelburne, N.-E., et quel prix a été payé pour ce bois; quel a été le montant des gages payés pour ces travaux, et à qui ils ont été payés; quel a été le nombre et le prix des pièces de bois pour ballastage employées pour les dits travaux. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Law*. .. .. *Pas imprimée.*

231*g*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 mai 1913, pour copie de tous papiers, télégrammes, documents, rapports, correspondance, etc., se rapportant en quelque manière à un projet d'extension ou de construction d'un nouveau quai à Finlay-Point, comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Chisholm (Inverness)*...*Pas imprimée.*

231*h*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 26 mai 1913, pour copie de tous papiers, lettres, documents relativement à la construction d'un quai en la ville de L'Assomption. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Séguin*. .. .. *Pas imprimée.*

231*i*. Réponse à une adresse à Son Excellence l'administrateur, en date du 19 mai 1913, pour copie de tous papiers, documents, correspondance, lettres, contrats, soumissions, comptes

VOLUME 28—*Suite.*

et arrêtés du conseil concernant (*a*) l'acquisition d'un site pour le quai public en voie de construction ou récemment construit à Bear-River, N.-E.; (*b*) la construction du dit quai, et concernant tout ce qui s'y rattache. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . . *Pas imprimée.*

231*j*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 31 mars 1913, pour copie de tous papiers, documents, correspondance, etc., concernant l'acquisition d'une propriété à Centreville, comté de Shelburne, N.-E., pour y ériger un quai public, et aussi se rapportant aux montants dépensés sur la propriété McGray, Centreville, pour y construire un quai public. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Kyte.* . . . . . *Pas imprimée.*

231*k*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 9 mars 1914, pour copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, notes, requêtes, etc., etc., adressés au ministère ou à l'honorable ministre des Travaux publics, directement ou indirectement, au sujet des travaux nécessaires pour finir le quai de Sainte-Croix, comté de Lotbinière, P.Q., depuis le 11 septembre 1911 jusqu'à cette date. Présentée le 16 avril 1914.—*M. Fortier.* . . . . . *Pas imprimée.*

231*l*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de toute correspondance, pétitions, mémoires, lettres, rapports et télégrammes dans le ministère des Travaux publics ou dans tout autre ministère au sujet d'un quai ou brise-lames projeté à Little-Cape et Great-Shemogue-Harbour, comté de Westmoreland, N.-B.; aussi, copie de toute correspondance, lettres et télégrammes échangés entre quelque membre du gouvernement et M. G. Siddal ou toutes autres personnes ou corporations concernant une proposition ou demande de construire un quai ou brise-lames à Little-Cape ou Great-Shemogue-Harbour, comté de Westmoreland, N.-B., ou au sujet d'une exploration à faire en rapport avec la dite proposition. Présentée le 17 avril 1914.—*M. Emmerson.* *Pas imprimée.*

231*m*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de tous rapports, mémoires, correspondance et documents de toute nature, se rapportant à la construction d'un quai en la ville de L'Assomption, ainsi que de toutes requêtes et correspondance, demandant ou s'opposant à telle construction jusqu'à date et expliquant pourquoi on n'a pas procédé à la construction de tel quai autorisé par les crédits de 1911-1912.—Présentée le 17 avril 1914.—*M. Séguin.* . . . . . *Pas imprimée.*

231*n*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour copie de tous les comptes, pièces justificatives, bordereaux de paie, instructions, correspondance et recommandations concernant la dépense faite au sujet du quai public à Arichat, N.-E., depuis le 11me jour d'octobre 1911. Présentée le 30 avril 1914.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

231*o*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de tous contrats, soumissions, mémoires, bordereaux de paie, pièces justificatives, correspondance, papiers et documents, etc., se rapportant aux travaux exécutés au quai du gouvernement à Croft's-Cove, comté de Lunenburg, en 1912. Présentée le 30 avril 1914.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . . *Pas imprimée.*

231*p*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 mars 1914, pour copie de tous télégrammes, correspondance, lettres, pétitions et autres documents se rapportant à une réclamation de la *Bonaventure and Gloucester Interprovincial Company, Limited,* concernant un quai sur la rivière Bonaventure, comté de Bonaventure. Présentée le 30 avril 1914.—*M. Sévigny.* . . . . . *Pas imprimée.*

231*q*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 9 mars 1914, pour copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, notes, requêtes, etc., etc., adressés au ministère ou à l'honorable ministre des Travaux publics, directement ou indirectement, au sujet des travaux nécessaires pour finir le quai de Sainte-Croix, comté de Lotbinière, P.Q., depuis le 11 septembre 1911 jusqu'à date. Présentée le 30 avril 1914.—*M. Fortier.* *Pas imprimée.*

231*r* Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous les documents, soumissions, contrats, bordereaux de paie, pièces justificatives, correspondance, etc., en rapport avec l'achat d'un site pour le quai du gouvernement à Bear-River, N.-E., et la construction de ce quai. Présentée le 30 avril 1914.—*M. Maclean (Halifax).* *Pas imprimée.*

231*s* Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 mars 1914, pour relevé faisant connaître:—

1. Quelle somme a été dépensée pour le quai de Hall's-Harbour, comté de King, N.-E., en 1913;

2. Quel était le nom du surveillant ou contremaître; par qui il a été recommandé, et quels étaient ses émoluments;

3. Quelle quantité de bois a été employée pour le dit quai en 1913, de qui il a été

VOLUME 28—*Suite.*

acheté, et quel prix a été payé pour les diverses quantités. Présentée le 30 avril 1914. —*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

231*t*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de la liste de paie, avec noms et résidence, de tous ceux qui ont été employés aux travaux du quai de l'Ile-Verte, comté de Témiscouata; le nombre de jours que chacun a fournis aux dits travaux; le montant reçu par chacun; qui a ou qui ont signé le reçu ou les reçus pour les dits montants; et cela pour les travaux durant l'été de 1912, et durant l'été de 1913. Présentée le 30 avril 1914.—*M. Gauvreau*.. .. ..*Pas imprimée.*

231*u*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de la liste de paie, avec noms et résidences de ceux qui ont travaillé au quai de l'ouest de la rivière Verte, Témiscouata; le nombre de jours fournis pour chacun; le montant que chacun a reçu; qui a ou qui ont signé le ou les reçus pour les dits montants, sur la dite liste de paie ou autrement; et cela pour les travaux exécutés: (1) en 1912 (2) en 1913. Présentée le 4 mai 1914.—*M. Gauvreau*.. .. ..*Pas imprimée.*

231*v*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 mars 1914, pour copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, notes, requêtes, etc., etc., adressés au ministère ou à l'honorable ministre des Travaux publics, directement ou indirectement, au sujet des travaux nécessaires pour finir le quai de Sainte-Croix, comté de Lotbinière, P.Q., depuis le 11 septembre 1911 jusqu'à cette date. Présentée le 4 mai 1914.—*M. Fortier.*
Pas imprimée.

231*w*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 30 mars 1914, pour copie de tous télégrammes et lettres adressés par G. A. R. Rowlings et J. S. Wells au ministère ou au ministre des Travaux publics, depuis le 1er octobre 1911, au sujet de la construction d'un quai public à Cole-Harbour, comté de Guysborough, N.-E., et toutes les réponses aux dits télégrammes et lettres. Présentée le 12 mai 1914.—*M. Sinclair*..*Pas imprimée.*

231*x*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de toutes lettres, télégrammes et correspondance de toute espèce se rapportant en quelque manière aux réparations requises à la jetée de Margaree-Harbour, comté d'Inverness, reçus en 1912-13 et 1913-14. Présentée le 12 mai 1914.—*M. Chisholm (Inverness).*
Pas imprimée.

231*y*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 27 avril 1914, pour copie de tous papiers, correspondance, feuilles de paie, comptes, reçus et pièces justificatives concernant la construction du quai de South-Feltzen, comté de Lunenburg, N.-E. Présentée le 16 mai 1914.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

231*z*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous documents, correspondance, télégrammes, lettres, bordereaux de paie, comptes et pièces justificatives se rapportant en quoi que ce soit aux dépenses faites par l'administration actuelle pour la construction et la réparation du quai public à Port-Hood. Présentée le 16 mai 1914.—*M. Chisholm (Inverness)*. .. .. *Pas imprimée.*

231 (2*a*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mai 1914, pour copie de tous télégrammes, correspondance, plaintes, feuilles de paie, pièces justificatives et tous autres documents se rattachant en quoi que ce soit à la dépense de $500, en 1913, pour le quai de Finlay-Point, comté d'Inverness. Présentée le 16 mai 1914.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

231 (2*b*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour copie de tous les comptes, pièces justificatives, bordereaux de paie, instructions, correspondance et recommandations concernant la dépense faite pour l'édifice public à Arichat, N.-E., depuis le 11me jour d'octobre 1911. Présentée le 29 mai 1914.—*M. Kyte*. .. .. *Pas imprimée.*

231 (2*c*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 mars 1914, pour sommaire faisant connaître:—

1. Combien, au cours de l'année 1913, d'argent a été dépensé pour le quai de Kingsport, comté de King, N.-E.;
2. Quel était le nom du contremaître ou surveillant des travaux, par qui il a été recommandé, et quels émoluments lui ont été payés;
3. Combien de bois carré a été acheté et utilisé pour ce quai, de qui il a été acheté, et quelle en a été la liste des prix;
4. Comment on a disposé du bois carré ou des pilotis qui ont été enlevés de ce quai; et, si ce bois a été vendu, à qui il l'a été et à quel prix. Présentée le 29 mai 1914.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

231 (2*d*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 27 avril 1914, pour copie de tous papiers, correspondance, feuilles de paie, comptes, reçus et pièces justificatives concer-

VOLUME 28—*Suite.*

nant la construction du quai de Kraut-Point, comté de Lunenburg, N.-E. Présentée le 12 juin 1914.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

232. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1914, pour relevé faisant connaître :—

1. Quelles sommes d'argent ont été dépensées pour travaux publics dans les comtés de Rimouski et Gaspé, respectivement, depuis le 11 octobre 1911 ;

2. Et des sommes ainsi dépensées, quel montant avait été inséré dans le budget de 1911-12 ;

3. Aussi quelles sommes ont été dépensées pour des travaux auxquels il n'avait pas été pourvu dans le budget de 1911-12. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . *Pas imprimée.*

232*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1914, pour état indiquant quelle somme d'argent a été dépensée dans le comté d'Antigonish, depuis le 11 octobre 1911 ;

2. Combien du montant d'argent ainsi dépensé avait été voté pour l'exercice financier de 1911-1912 ;

3. Quelle somme d'argent a été dépensée en travaux publics dans le dit comté et qui n'était pas comprise dans les crédits de 1911-12. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

232*b*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de tous papiers, rapports, documents, correspondance, plans, etc., concernant un édifice public projeté à Bear-River, N.-E., et l'achat d'un emplacement à cette fin. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

232*c*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 avril 1913, pour copie de tous les documents, accusations, correspondance, bordereaux de paie, télégrammes, etc., se rapportant en quelque manière que ce soit aux sommes dépensées pour l'amélioration du havre de Mabou par le département des Travaux publics, au cours des années 1911-12, 1912-13. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

232*d*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 28 mai 1913, pour copie des devis et des soumissions se rapportant aux matériaux dont on devra se servir pour la construction de la cale sèche projetée à Lauzon, Qué. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Lemieux.*
Pas imprimée.

232*e*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1913, pour copie de tous documents, lettres, rapports d'ingénieurs, et dépenses détaillées concernant le dragage à la rivière Bonaventure, Québec. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Marcil (Bonaventure).*
Pas imprimée.

232*f*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 mars 1913, pour copie de toutes pétitions, correspondance, rapports et autres papiers ou documents dans le département des Travaux publics concernant la construction d'un brise-lames à Goulman's-Point, Half-Island-Cove, comté de Guysborough, N.-E. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Sinclair.*
Pas imprimée.

232*g*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et documents de toute nature se rapportant, de quelque manière que ce soit, à la construction projetée d'un phare à Red-Cape, Margaree-Harbour, comté d'Inverness. Présentée le 7 avril 1914.—*M. Chisholm (Inverness).*
Pas imprimée.

232*h*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous papiers, documents, télégrammes, correspondance, etc., concernant l'acquisition d'un emplacement à Saskatoon pour un bureau de poste. Présentée le 16 avril 1914.—*M. McCrancy.*
Pas imprimée.

232*i*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de toute correspondance, rapports, pétitions et documents échangés par et avec le ministère des Travaux publics depuis le 21 septembre 1911 jusqu'à date, expliquant pourquoi on n'a pas procédé à la construction de l'édifice public autorisé en la ville de Saint-Lin des Laurentides, dans le comté de L'Assomption, par les crédits de 1911-1912. Présentée le 17 avril 1914.—*M. Séguin*. . . . . *Pas imprimée.*

232*j*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de toute correspondance, rapports et documents échangés par et avec le ministère des Travaux publics depuis le mois d'octobre 1911 jusqu'à date, expliquant pourquoi on n'a pas procédé à la construction de l'édifice public autorisé à New-Carlisle, le chef-lieu du comté de Bonaventure, par les crédits de 1911-1912. Présentée le 17 avril 1914.—*M. Marcil (Bonaventure)*. . . . . *Pas imprimée.*

232*k*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour état donnant les noms de toutes les personnes qui ont travaillé à la barre de Lingan, Cap-Breton-Sud, sous les ordres du surintendant H. D. McLean, les gages payés à chacune par jour, le montant

VOLUME 28—*Suite.*

payé ou payable à chacune, et indiquant d'une manière générale de quelle manière a été dépensé le crédit voté pour ces travaux, et le montant reçu par H. D. McLean en rapport avec ces travaux. Présentée le 17 avril 1914.—*M. Carroll.* . . . . . *Pas imprimée.*

232*l*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous les documents, avis publics, soumissions, contrats, télégrammes, correspondance, rapports, comptes, pièces justificatives, reçus, etc., en rapport avec tout dragage effectué par la *Nova Scotia Dredging Company*, ou toute autre compagnie ou particulier, à Jeddore, comté de Halifax, N.-E., au cours des années 1912 et 1913. Présentée le 17 avril 1914.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . . *Pas imprimée.*

232*m*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 mai 1913, pour copie de tous papiers, télégrammes, documents, rapports, correspondance, etc., se rapportant en quelque manière, à une station de sauvetage qui a été construite à Chéticamp en 1912. Présentée le 28 avril 1914.—*M. Chisholm (Inverness).* . . . . . *Pas imprimée.*

232*n*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 mars 1914, pour sommaire faisant connaître:—

1. Quelles firmes ou personnes, depuis le 1er octobre 1911, sont ou ont été employées pour faire des travaux de dragage dans le havre de Saint-Jean et dans la rivière Saint-Jean et ses tributaires:

2. Quel montant a été payé à chaque firme ou personne pour ces travaux depuis le 1er octobre 1911 jusqu'à date;

3. Quels sont les officiers, président, gérant et secrétaire de chacune de ces corporations. Présentée le 30 avril.—*M. Carvell.* . . . . . *Pas imprimée.*

232*o*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de tous documents concernant la réparation de l'amélioration du chemin Métapédia, dans les comtés de Rimouski et de Bonaventure. Présentée le 30 avril 1914.—*M. Marcil (Bonaventure).* *Pas imprimée.*

232*p*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 mars 1914, pour relevé faisant connaître:—

1. Quels remorqueurs ou bateaux-annexes à vapeur ou à gazoline ont été employés par le gouvernement depuis le 21 septembre 1911 pour les travaux de dragage dans le havre de Saint-Jean et dans la rivière Saint-Jean et ses tributaires;

2. Quels sont les propriétaires de ces bateaux, et de qui chacun d'eux a été loué;

3. Quelle est la somme payée, par jour, pour chaque remorqueur ou bateau-annexe et pendant combien de jours chacun d'eux a été employé pendant la période précitée;

4. Quelle somme d'argent a été payée pour le service de chacun de ces bateaux pendant la période précitée, et à qui elle a été payée. Présentée le 30 avril 1914.—*M. Carvell.* . . . . . *Pas imprimée.*

232*q*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 mars 1914, pour état donnant en détail la nature des travaux au sujet du barrage de la rivière Châteauguay, le nombre d'hommes employés, leurs noms, les gages payés dans chaque cas, et la durée de leur emploi pendant l'année civile 1913. Présentée le 30 avril 1914.—*M. Lemieux.* . . *Pas imprimée.*

232*r*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour copie de tous les télégrammes, lettres, correspondance, rapports, requêtes, etc., de record dans le département des Travaux publics, depuis 1910, touchant le dragage effectué dans le havre d'Antigonish, ou le redressement ou l'élargissement du chenal, ou autres améliorations projetées au même endroit. Présentée le 30 avril 1914.—*M. Chisholm (Antigonish).* *Pas imprimée.*

232*s*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 mars 1914, pour copie de tous les documents, lettres, etc., se rapportant à l'achat d'un lot de terrain dans la ville de Stellarton, pour les fins d'un édifice public. Présentée le 30 avril 1914.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

232*t*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous papiers, correspondance, télégrammes, lettre, liste de paie, comptes et pièces justificatives se rapportant en quelque manière aux dépenses faites par le gouvernement pour la construction de la nouvelle ligne télégraphique ou téléphonique de Baddeck, comté de Victoria, N.-E., à North-East-Margaree, comté d'Inverness, N.-E., et de là à Big-Intervale, comté d'Inverness, N.-E.; et aussi au sujet des lignes entre South-West-Margaree et Loch-Ban et entre Scotsville et Whycocomagh, tous dans le comté d'Inverness, N.-E. Présentée le 4 mai 1914.—*M. Chisholm (Antigonish).* . . . . . *Pas imprimée.*

232*u*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous papiers, documents, télégrammes, correspondance, etc., concernant l'acquisition d'une propriété ou d'un site sur la rue Gotingen, Halifax, pour y ériger un bureau de poste. Présentée le 4 mai 1914.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

232*v*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour état indiquant tous paiements faits en 1913 pour réparations au brise-lames de Blue-Rock, comté d'Antigonish, ou tous deniers dépensés pour le dit brise-lames, les noms des personnes auxquelles ces paiements ont été faits, le montant payé à chacune, et pour quels objets les dits paiements ont été faits. Présentée le 4 mai 1914.—*M. Chisholm (Antigonish).* *Pas imprimée.*

232*w*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 mars 1914, pour copie de tous papiers, documents, correspondance, etc., de toute personne ou personnes concernant l'acquisition d'un terrain pour le bureau de poste à Canning, N.-E. Présentée le 4 mai 1914.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. .. .

VOLUME 28—*Suite.*

232 (2*i*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 avril 1914, pour copie des comptes et pièces justificatives au sujet des dépenses faites en 1913 à South-Lake, Lakevale, comté d'Antigonish; aussi, état indiquant en détail les personnes auxquelles ces paiements ont été faits; l'objet des dits paiements; le nombre de jours pendant lesquels les ouvriers ont été employés; le taux des gages; la quantité des matériaux employés et le prix payé; la quantité des matériaux transportés sur le lieu des travaux mais non employés; et les personnes qui ont fourni ces matériaux. Présentée le 12 mai 1914.—*M. Chisholm (Antigonish).* . . . . . *Pas imprimée.*

232 (2*j*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1914, pour copie de tous papiers, lettres, télégrammes, évaluations et autres documents concernant l'acquisition d'un terrain pour un édifice public à Hantsport, N.-E. Présentée le 12 mai 1914.—*M. Macdonald.* . . . . . *Pas imprimée.*

232 (2*k*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour copie de toute correspondance, lettres, télégrammes, rapports, expertises et autres documents concernant l'expropriation des propriétés de John Campbell et Albert E. Milligan, en rapport avec les améliorations à East-River, comté de Pictou. Présentée le 12 mai 1914.—*M. Macdonald.* . . . . . *Pas imprimée.*

232 (2*l*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour copie de tous papiers, lettres et autres documents, y compris listes de paie, concernant les sommes dépensées par le ministère des Travaux publics pour la levée du township de Falmouth, comté de Hants, en 1913. Présentée le 12 mai 1914.—*M. Macdonald.* . . . . *Pas imprimée.*

232 (2*m*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour copie de tous les comptes, pièces justificatives, bordereaux de paie, instructions, correspondance et recommandations concernant la dépense faite pour l'édifice public à Arichat, N.-E., depuis le 11e jour d'octobre 1911. Présentée le 16 mai 1914.—*M. Kyte.* . . . . . *Pas imprimée.*

232 (2*n*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1914, pour copie de toute correspondance et de tous autres documents relatifs à l'adjudication des travaux du havre de Toronto. Présentée le 16 mai 1914.—*M. Pardee.* . . . . . *Pas imprimée.*

232 (2*o*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour état démontrant la nature et le coût des travaux exécutés dans le comté de Bonaventure, par le ministère des Travaux publics, depuis le 10 octobre 1911 jusqu'à date, ainsi que copie de tous rapports, décomptes progressifs, bordereaux de paie et correspondance s'y rapportant. Présentée le 27 mai 1914.—*M. Marcil (Bonaventure).* . . . . . *Pas imprimée.*

232 (2*p*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 mars 1914, pour copie de tous documents, correspondance, recommandations et rapports concernant le dragage à Port-Elgin, comté de Westmoreland, N.-B., et aussi, état faisant connaître les noms des hommes employés à ces travaux, leurs gages, respectivement, et le montant d'argent dépensé pour les dits travaux depuis le 1er janvier 1901 au 1er janvier 1914. Présentée le 1er janvier 1914. Présentée le 27 mai 1914.—*M. Robidoux.* . . . . . *Pas imprimée.*

232 (2*q*). Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 20 avril 1914, pour copie de toute correspondance échangée entre le ministre des Travaux publics, le ministre de la Justice ou tout autre membre du gouvernement et toute personne ou personnes au sujet du site et de la construction du nouveau bureau de poste dans le village d'Eganville, comté de Renfrew. Présentée le 27 mai 1914.—*M. Graham.* . . . . . *Pas imprimée.*

232 (2*r*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de tous papiers concernant l'édifice de l'immigration à Gravelburg, Sask., depuis le 1er janvier 1912. Présentée le 1er juin 1914.—*M. Knowles.* . . . . . *Pas imprimée.*

232 (2*s*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous les avis publics, soumissions, comptes, pièces justificatives, lettres, documents et correspondance se rapportant à la construction d'un brise-lames à The-Graff, comté de Halifax, N.-E. Présentée le 2 juin 1914.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . . *Pas imprimée.*

232 (2*t*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1914, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, correspondance et contrats relatifs à l'abandon, par MM. A. et R. Loggie, d'un contrat de dragage dans la baie de Miramichi, N.-B., et à l'adjudication en faveur de la *Northern Dredging Company,* d'un contrat pour cet ouvrage, ou une partie de cet ouvrage; aussi, copie de tous les avis publics demandant des soumissions, des soumissions elles-mêmes et des contrats relatifs à cet ouvrage. Présentée le 2 juin 1914.—*M. Carvell.* . . . . . *Pas imprimée.*

232 (2*u*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 avril 1914, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant à l'achat par le gouvernement des lots 1 et 2, bloc 125, plan 96, dans la cité de Moosejaw, comme site pour un entrepôt de vérification. Présentée le 2 juin 1914.—*M. Knowles.* . . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

232 (2*v*). Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1914, pour copie de toutes lettres, télégrammes, correspondance de toute nature, bordereaux de paie, pièces de comptabilité, etc., se rapportant en quelque manière à la dépense de deniers pour les barrages de dérivation sur la rivière Margaree à Margaree et North-East-Margaree, en 1911-12 et 1912-13. Présentée le 2 juin 1914.—*M. Chisholm (Inverness)*. .*Pas imprimée.*

233. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 24 avril 1913, pour état indiquant les noms des officiers et manœuvres employés sur la drague *Northumberland* à Pictou, au cours des mois de janvier, février et mars 1913, et le salaire payé à chacun d'eux ; aussi, les sommes payées durant la même période pour réparations et approvisionnements, respectivement, en rapport avec cette drague, et les noms de ceux à qui ces sommes ont été payées respectivement. Présentée le 2 avril 1914.—*M. Macdonald*.. ..*Pas imprimée.*

234. Nouveaux règlements concernant la pêche au homard, établis par le décret du conseil du 25 mars 1914, et remplaçant les règlements établis par le décret du conseil du 30 septembre 1910, et tous les amendements qui y ont été faits, sous l'empire des dispositions de l'article 54 de la Loi des pêcheries, chapitre 45 des Statuts revisés du Canada, 1906. Présentés par l'honorable M. Hazen, le 7 avril 1914.. .. ..*Pas imprimés.*

235. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 mars 1914, pour relevé faisant connaître :—

1. Combien d'ingénieurs sont actuellement à l'emploi de l'Intercolonial à Moncton et à d'autres points sur ce chemin de fer, et quels sont leurs noms ;

2. Combien d'entre eux ont été précédemment employés par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien ;

3. Si Martin Murphy, I.C., est au service de ce chemin de fer, et dans l'affirmative, quand il a été employé et quel est son âge. Présentée le 7 avril 1914.—*M. Emmerson.* *Pas imprimée.*

236. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 30 mars 1914, pour état des dépenses de voyages payées par le gouvernement à l'honorable Rodolphe Roy, juge de la cour Supérieure à Rimouski, durant les années 1912-13 et 1913-14, pour voyages à Québec, à Rimouski et retour. Présentée le 8 avril 1914.—*M. Boulay*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

237. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 mars 1914, pour sommaire faisant connaître :—

1. Les noms des avocats qui ont représenté le département de la Justice ou tout autre département dans le district de Québec depuis le 21 septembre 1911 ;

2. Quelle somme a été payée à chacun d'eux. Présentée le 8 avril 1914.—*M. Lapointe (Kamouraska)*.. .. ..*Pas imprimée.*

238. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 février 1914, pour copie de toutes lettres, télégrammes et documents en général concernant le retrait d'un appel à la cour Suprême du Canada dans la cause de Sa Majesté le Roi, appelant, et Alfred Olivier Falardeau et Constant Napoléon Falardeau, répondants. Présentée le 8 avril 1914.—*M. Lemieux*.. .. ..*Pas imprimée.*

239. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1914, pour copie de tous les actes de transfert de terrains par le département de la Milice aux Commissaires du havre de Montréal, et de toute la correspondance se rattachant à cette question. Présentée le 15 avril 1914.—*M. Carvell*. .. .. *Pas imprimée.*

240. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 mars 1914, pour état indiquant :—

1. La quantité de chaque classe de blé reçue dans les élévateurs de tête de ligne de Fort-William et de Port-Arthur depuis la date du pesage de 1910 jusqu'à celui de 1911, et la quantité reçue en 1911-12 et 1912-13 ;

2. La quantité de chaque classe livrée par chacun des dits élévateurs durant les mêmes périodes ;

3. La quantité, en plus ou en moins, suivant le cas, de chaque classe dans chacun de ces élévateurs d'après les pesages susdits durant chacune des susdites périodes ;

4. La date du pesage dans chaque cas. Présentée le 15 avril 1914.—*M. Neely.* *Pas imprimée.*

241. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 mars 1914, pour copie de tous règlements, règles et ordonnances concernant la manutention du grain par la commission des grains jusqu'à date, et de tous changements, s'il en est faits dans les taux et conditions exigés par les élévateurs. Présentée le 15 avril 1914.—*M. Neely*. .. .. *Pas imprimée.*

242. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 avril 1914, pour copie des nouveaux règlements et règles concernant les employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard. Présentée le 15 avril 1914.—*M. Macdonald*. .. .. .. *Pas imprimée.*

243. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 30 mars 1914, pour copie de toute correspondance, pétitions, listes d'actionnaires, arrêtés du conseil, permis, certificats et autres papiers et documents, et tous renouvellements d'iceux,

VOLUME 28—*Suite.*

ayant trait à la constitution légale et au permis de la banque de Saint-Jean, de la banque Ville-Marie et de la banque Jacques-Cartier, toutes dans la province de Québec. Présentée le 16 avril 1914.—*M. Demers*. . . . . *Pas imprimée.*

243*a*. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 23 mars 1914, pour copie de toutes correspondance, pétitions, listes d'actionnaires, arrêtés du conseil, permis, certificats et autres papiers et documents, et leur renouvellement, concernant la constitution légale et la mise en opération de la banque de Yarmouth, et de tous papiers et documents concernant la liquidation de la dite banque. Présentée le 16 avril 1914.—*M. Law*. . . . . *Pas imprimée.*

243*b*. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 16 mars 1914, pour copie de toutes les lettres, les requêtes, les listes d'actionnaires, les décrets du conseil, le permis, les certificats et les autres documents, et tous les renouvellements de l'un quelconque des documents ci-dessus, touchant la constitution légale de la Banque de Pictou, et le permis de faire le commerce de banque accordé à cette institution monétaire; aussi, copie de tous les papiers, documents se rattachant à la liquidation des affaires de cette banque. Présentée le 30 avril 1914.—*M. Macdonald*. . . . *Pas imprimée.*

244. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 mars 1914, pour copie des rapports faits par Colin F. McKinnon, de Taylor's-Road, comté d'Antigonish, Frank A, McEachen, d'Inverness, N.-E., Joshua McDougall, de Glace-Bay, C.-B., John M. McDonald, de Christmas-Island, C.-B., William Watkins, de Cobourg-Road, Halifax, S. P. Fream, de Brighton, comté de Digby, et J. J. Walker, de Truro, N.-E., agents spéciaux d'immigration nommés dans la province de la Nouvelle-Ecosse. Présentée le 16 avril 1914.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . . *Pas imprimée.*

245. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 4 février 1914, pour copie de toute la correspondance et de tous les documents en général concernant les changements projetés dans le comité judicaire du Conseil privé. Présentée le 16 avril 1914.—*M. Lemieux*. . . . . *Pas imprimée.*

246. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 mars 1914, pour sommaire fournissant, autant que la chose est possible, les renseignements suivants touchant la constitution des Chambres Hautes ou Sénats dans l'Empire britannique et dans les autres pays, et surtout en ce qui regarde les Dominions autonomes et les pays étrangers qui possèdent un mode fédéral de gouvernement:—

1. Quant à la méthode de nomination, que ce soit par l'autorité de l'Exécutif, ou par l'élection par le peuple, ou autrement;
2. Quant à la durée des fonctions, soit pour la vie, soit pour un certain nombre d'années, soit autrement;
3. Quant à la prolongation du terme d'office ou à la réélection, et en général quant au mode suivi pour remplir les vacances causées par décès ou autrement;
4. Quant aux qualifications sous le rapport de l'âge, de la résidence, de la possession d'immeubles ou de propriété personnelle, ou autrement;
5. Quant à la limite du nombre des personnes qui en font partie, et quant à la proportion numérique par rapport aux membres de la Chambre populaire;
6. Quant aux dispositions qui régissent la dissolution, l'appel au peuple, les conférences ou l'augmentation du nombre de leurs membres lorsqu'il y a désaccord entre les deux branches de la législature;
7. Quant à l'application des méthodes différentes suivies dans les divers *Dominions* et pays mentionnés, et sous quel rapport des difficultés ont surgi;
8. Tout autre renseignement pertinent touchant la constitution et le statut de ces Chambres Hautes. Présentée le 16 avril 1914.—*M. Middlebro.*

Imprimée pour les documents parlementaires seulement.

246*a*. Réponse supplémentaire additionnelle à un ordre de la Chambre, en date du 2 mars 1914, pour sommaire fournissant, autant que la chose est possible, les renseignements suivants touchant la constitution des Chambres Hautes ou Sénats dans l'Empire britannique et dans les autres pays, et surtout en ce qui regarde les Dominions autonomes et les pays étrangers qui possèdent un mode fédéral de gouvernement:—

1. Quant à la méthode de nomination, que ce soit par l'autorité de l'Exécutif, ou par l'élection par le peuple, ou autrement;
2. Quant à la durée des fonctions, soit pour la vie, soit pour un certain nombre d'années, soit autrement;
3. Quant à la prolongation du terme d'office ou à la réélection, et en général quant au mode suivi pour remplir les vacances causées par décès ou autrement;
4. Quant aux qualifications sous le rapport de l'âge, de la résidence, de la possession d'immeubles ou de propriété personnelle, ou autrement;
5. Quant à la limite du nombre des personnes qui en font partie, et quant à la proportion numérique par rapport aux membres de la Chambre populaire;
6. Quant aux dispositions qui régissent la dissolution, l'appel au peuple, les conférences ou l'augmentation du nombre de leurs membres lorsqu'il y a désaccord entre les deux branches de la législature;
7. Quant à l'application des méthodes différentes suivies dans les divers *Dominions* et pays mentionnés, et sous quel rapport des difficultés ont surgi;

VOLUME 28—*Suite.*

8. Tout autre renseignement pertinent touchant la constitution et le statut de ces Chambres Hautes. Présentée le 10 juin 1914.—*M. Middlebro.*
Imprimée pour les documents parlementaires seulement.

247. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er avril 1914, pour sommaire faisant connaître:—
1. Combien le gouvernement a déboursé pour achat d'eau en bouteille et distillée, à Ottawa, depuis le 1er janvier 1912 jusqu'au 1er mars 1914;
2. Quelle est actuellement la dépense quotidienne pour la fourniture de l'eau en bouteille et distillée. Présentée le 16 avril 1914.—*M. Sexsmith*.. .. ..*Pas imprimée.*

248. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 février 1914, pour copie de tous papiers, lettres, télégrammes, rapports et autres documents concernant l'achat de terrains de Joseph Fraser, en rapport avec les travaux à l'île Camboo, comté de Pictou, par le département des Travaux publics. Présentée le 16 avril 1914.—*M. Macdonald.*
Pas imprimée.

249. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 mai 1913, pour copie de toutes correspondances échangées durant l'année 1912, entre le capitaine Bélanger, commandant de l'*Eureka,* et le département de la Marine, tant à Québec qu'à Ottawa. Présentée le 16 avril 1914.—*M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

250. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 mars 1914, pour relevé faisant connaître:—
1. Les noms de ceux qui ont été les gardiens du quai de Coteau-Landing, de 1900 à 1904;
2. Quels sont les noms des vaisseaux qui ont accosté à ce quai durant ce laps de temps;
3. Quel est le montant de quaiage que payait chaque vaisseau durant cette période;
4. Quel est le montant de quaiage que l'on payait pour déchargement d'une barge de charbon de 1900 à 1912. Présentée le 17 avril 1914.—*M. Paquet*.. ..*Pas imprimée.*

251. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1914, pour copie de tous documents, lettres, correspondance, télégrammes touchant le travail opéré par le vapeur de l'Etat, le *Stanley,* en février 1914, pour rendre libre de glace le havre de Yarmouth, N.-E. Présentée le 21 avril 1914.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

252. Rapport de la Commission royale sur les pénitenciers, ainsi que les témoignages entendus et les pièces à l'appui produites devant la dite commission. Présenté par l'honorable M. Doherty, le 22 avril 1914. (Rapport seulement.)
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

253. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 mars 1914, pour relevé faisant connaître:—
1. Combien le département de l'Agriculture a de professeurs, de conférenciers et d'inspecteurs dans la province de l'Ile-du-Prince-Edouard;
2. Quels sont leurs noms, leurs émoluments et à combien se montent les frais de voyage de chacun d'eux;
3. Quelles sont les fonctions attribuées à ces professeurs, conférenciers et inspecteurs;
4. Combien de réunions éducationnelles et de démonstration ont été tenues par ces représentants du département de l'Agriculture pendant les mois de mars, avril, mai, juillet, août, septembre et octobre de l'année dernière;
5. En quel endroit a été tenue chacune de ces réunions, et comment chacune d'elles a été annoncée;
6. Combien de boîtes, paniers et barils de fruit ont été inspectés au cours de la dernière saison, et quelles espèces de fruits ont été ainsi inspectées;
7. Quand et où l'inspection a été faite, et combien de boîtes, paniers et barils ont été trouvés portant une étiquette non exacte ou frauduleuse;
8. Si le département a reçu une résolution ou requête de la part de l'Association des producteurs de fruits de l'Ile-du-Prince-Edouard;
9. Dans l'affirmative, quelle était la demande contenue dans cette résolution ou requête, et quelle mesure a été prise par le département en la matière;
10. Combien, au cours de l'année 1910, de beurreries et de fromageries ont été en activité, dans chacun des comtés de l'Ile-du-Prince-Edouard, et combien en 1913. Présentée le 22 avril 1914.—*M. Hughes (I.-P.-E.)*.. .. ..*Pas imprimée.*

254. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 26 février 1914, pour état indiquant quels étaient les taux imposés en 1912 et 1913 pour le transport du blé de Fort-William ou Port-Arthur à des ports sur la baie Georgienne et à des ports canadiens sur les lacs Huron et Erié par la *Canadian Pacific Steamship Line,* la *Northern Navigation Company,* la *Merchants' Mutual Line,* la *Inland Lines, Limited,* et la *Canadian Lake Line.* Présentée le 24 avril 1914.—*M. Aikins*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

255. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 mars 1914, pour copie de tous papiers, lettres, télégrammes, recommandations et documents de toute nature se rapportant à l'achat d'un champ de tir près de Souris, I.-P.-E. Présentée le 27 avril 1914.—*M. Hughes (I.-P.-E.)*. . . . . *Pas imprimée.*

256. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous papiers, annonces, soumissions, offres, contrats, télégrammes, correspondances, comptes, reçus, pièces justificatives, etc., concernant la fourniture de la viande, foin, avoine et autres approvisionnements pour les exercices militaires au camp d'Aldershot, N.-E., durant l'été et l'automne de 1913. Présentée le 27 avril 1914.—*M. Maclean (Halifax).* *Pas imprimée.*

256*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 30 mars 1914, pour copie de tous les documents, avis, soumissions, contrats, etc., se rapportant à la fourniture de la glace au camp militaire d'Aldershot, N.-E., au cours de la saison de 1914. Présentée le 29 mai 1914.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . . *Pas imprimée.*

257. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er avril 1914, pour relevé faisant connaître:—

1. Quelle a été la somme totale payée à titre de pensions par le département de la Milice et de la Défense au cours de l'année terminée le 31 mars 1913;
2. Quel est le nombre d'officiers de la milice actuellement sur les bordereaux de solde des corps permanents;
3. Quel est le nombre de soldats porté sur ces mêmes bordereaux;
4. Combien de soldats ont été enrôlés en 1913;
5. Combien ont déserté en 1913;
6. Quelle est la somme totale dépensée par le département de la Milice et de la Défense, au cours de l'exercice financier 1912-13, pour le compte de la solde des officiers et les appointements des fonctionnaires employés à quelque titre que ce soit par le département à Ottawa ou ailleurs;
7. Quelle a été la somme globale payée aux soldats des corps permanents, au cours du dit exercice 1912-13. Présentée le 27 avril 1914.—*M. Sinclair*. . . *Pas imprimée.*

258. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 février 1914, pour copie de toutes lettres, télégrammes et autres communications échangés entre le département de la Milice et MM. A. Macdonald, E. Monpetit et autres en rapport avec l'organisation du 33e Hussards, Vaudreuil et Soulanges. Présentée le 27 avril 1914.—*M. Boyer*. . . *Pas imprimée.*

259. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 mars 1914, pour copie de tous télégrammes, lettres, rapports et autre correspondance en la possession du ministère de la Milice et de la Défense concernant l'achat d'un terrain à Farnham, Québec, pour y établir un camp militaire. Présentée le 27 avril 1914.—*M. Kay*. . . . . *Pas imprimée.*

260. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de toute correspondance échangée entre le département de l'Agriculture ou celui des Douanes et C. S. Campbell, écr, C.R., au sujet de l'importation d'animaux de race en Canada. Présentée le 27 avril 1914.—*M. Kay*. . . . . *Pas imprimée.*

261. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 mars 1914, pour copie de toute correspondance, lettres, télégrammes et autres documents concernant l'immigration des Asiatiques, y compris les Indous, les Japonais et les Chinois, et qui ont trait directement ou indirectement à l'arrêté du conseil passé par le gouvernement en décembre 1913, restreignant l'immigration dans la province de la Colombie-Britannique. Présentée le 27 avril 1914.—*M. Oliver*. . . . . *Pas imprimée.*

262. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 30 avril 1914, pour copie en double de tous les baux, marchés, correspondance, décrets du conseil et autres documents se rapportant à l'énergie hydraulique ou aux privilèges se rattachant au barrage Stevens, connu sous le nom de *Stevens Dam,* qui avait été construit sur la rivière Trent au village de Campbellford; aussi, copie en double d'un permis en rapport avec le dit barrage accordé à l'honorable James Cockburn et autres, et portant la date du 9 décembre 1869, et de toute la correspondance échangée avec le ministre de la Justice ainsi que des opinions émises par le dit ministre, à l'époque de l'octroi du permis en question et depuis cette date; aussi, copie en double de tous les documents, correspondance, décrets du conseil se rattachant à l'annulation et révocation du permis en question le 12 août 1911, et de tous marchés, correspondance, propositions, ou autres documents échangés ou consentis par et avec la *Trent Valley Woollen Manufacturing Company, Limited,* et de toute la correspondance échangée avec le département de la Justice, et des opinions émises par ce département en espèce; aussi, copie en double de tous les documents, rapports, correspondance, décrets du conseil, etc., dont il est fait mention dans un décret du conseil portant la date du 25 août 1913, reproduit à la page W-398 du 3e volume du rapport de l'Auditeur général pour l'année 1913, et de toute la correspondance échangée avec l'Auditeur général, ou entre l'Auditeur général et l'un quelconque des départements du gouvernement en la matière. Présentée le 27 avril 1914.—*M. Emmerson*. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

263. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous papiers, actes, contrats, etc., concernant l'achat par les Commissaires du havre de Québec d'une carrière à Saint-Nicholas, Québec. Présentée le 28 avril 1914.—*M. Lemieux.*
Pas imprimée.

264. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 avril 1914, pour copie de tous télégrammes, pétitions, correspondance et autres papiers et documents reçus par le ministère de la Marine et des Pêcheries depuis le 1er janvier 1914, au sujet du transport du poisson des Provinces maritimes aux Etats-Unis, et de toutes les réponses qui y ont été faites. Présentée le 29 avril 1914.—*M. Sinclair.* . . . . . *Pas imprimée.*

265. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de tous les documents, titres, contrats, etc., en rapport avec l'achat, par le département de l'Agriculture, d'une station de quarantaine à Lévis, Québec, lequel achat aurait été effectué le ou vers le 29 juillet 1913. Présentée le 29 avril 1914.—*M. Lemieux.* . . . . . *Pas imprimée.*

266. Décret du conseil n° 976, daté le 18 avril 1914.—" Règlements revisés régissant l'admission des cadets de marine ". Présenté par l'honorable M. Hazen, le 23 mai 1914.
Pas imprimé.

266*a*. Décret de l'Exécutif en date du 18 mai 1914, concernant l'organisation d'une force navale volontaire. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 23 mai 1914. . . . . *Pas imprimé.*

267. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1914, pour copie de tous papiers, correspondance et télégrammes concernant la déportation de Bhwagan Sing, prêtre sikh, en dépit de l'émission d'un bref d'*habeas corpus.* Présentée le 30 avril 1914.—*M. Lemieux.*
Pas imprimée.

268. Etat des recettes et dépenses de la Commission des champs de bataille nationaux, au 31 mars 1914. Présenté par l'honorable M. White, le 4 mai 1914. . . . . *Pas imprimé.*

269. Copie de l'Acte de fiducie, daté le 30 juin 1903, entre la *Canadian Northern Railway Company* et la *British Empire Trust Company* et la *National Trust Company, Limited.* Présentée par l'honorable M. Borden, le 4 mai 1914. . . . . *Pas imprimée.*

269*a*. Copie de l'Acte de fiducie, daté le 6 mai 1910, entre la *Canadian Northern Railway Company* et la *British Empire Trust Company,* et la *National Trust Company, Limited.* Présentée par l'honorable M. Borden, le 4 mai 1914. . . . . *Pas imprimée.*

269*b*. Copie de l'Acte de fiducie, daté le 19 novembre 1913, entre la *Canadian Northern Railway Company* et la *British Empire Trust Company,* et la *National Trust Company,* Présentée par l'honorable M. Borden, le 4 mai 1914. . . . . *Pas imprimée.*

269*c*. Relevé faisant connaître les dettes flottantes des compagnies de chemin de fer comprises sous le titre général de *Canadian Northern Railway System.* Présenté par l'honorable M. Borden, le 4 mai 1914. . . . . *Pas imprimé.*

269*d*. Relevé faisant connaître les obligations engagées comme garantie collatérale des emprunts temporaires du *Canadian Northern Railway System.* Présenté par l'honorable M. Borden, le 4 mai 1914. . . . . *Pas imprimé.*

269*e*. Etat faisant connaître l'approximation, établie par l'ingénieur, du coût du parachèvement du réseau du *Canadian Northern Railway.* Présenté par l'honorable M. Borden, le 4 mai 1914. . . . . *Pas imprimé.*

269*f*. Relevé du capital social autorisé et en émission des compagnies mentionnés dans la première annexe. Présenté par l'honorable M. Borden, le 6 mai 1914. . . *Pas imprimé.*

269*g*. Calcul estimatif des améliorations et réfections, pour une période de six années, des lignes constituant le réseau du *Canadian Northern.* Présenté par l'honorable M. Borden, le 6 mai 1914. . . . . *Pas imprimé.*

269*h*. Relevés, computés au 31 décembre 1913, faisant connaître les mesures financières adoptées pour le réseau du *Canadian Northern.* Présentés par l'honorable M. Borden, le 6 mai 1914. . . . . *Pas imprimés.*

269*i* Papiers et documents concernant le réseau du chemin de fer *Canadian Northern*:—
1. Correspondance, y compris la demande officielle d'aide.
2. Tableaux faisant connaître en détail la capitalisation, les recettes, le coût du parachèvement, etc. Présentés par l'honorable M. Borden, le 6 mai 1914.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

269*j*. Copie de l'acte de fiducie daté le 14 octotbre 1911, du *Canadian Northern Railway* à la *Guardian Trust Company, Limited,* et la *British Empire Trust Company, Limited,* et Sa Majesté le Roi et la *Canadian Northern Railway Company.* Présentée par l'honorable M. Borden, le 7 mai 1914.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 28—*Suite.*

269*k*. Liste des compagnies dont l'émission totale des actions est possédée par la *Canadian Northern Railway Company*;—aussi, liste des compagnies dont le total des actions émises doit être transféré à la *Canadian Northern Railway Company;* et aussi, liste des compagnies dont le contrôle en capital social sera transféré à la *Canadian Northern Railway Company.* Présentée par l'honorable M. Borden, le 7 mai 1914..*Pas imprimée.*

269*l*. Autres états relatifs à la situation financière du réseau du *Canadian Northern.* Présentés par l'honorable M. Borden, le 7 mai 1914.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

269*m*. Correspondance et télégrammes reçus des premiers ministres des provinces de la Nouvelle-Ecosse, de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, et du premier ministre intérimaire de la Saskatchewan, en ce qui concerne l'aide à accorder au réseau du *Canadian Northern.* Présentés par l'honorable M. Borden, le 7 mai 1914.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

269*n*. Copie de l'acte fiduciaire, daté le 28 décembre 1903, entre *The Lake Superior Terminals Company, Limited,* et *The National Trust Company, Limited,* et *The Canadian Northern Railway Company.* Présentée par l'honorable M. Borden, le 11 mai 1914.
Pas imprimée.

270. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 avril 1914, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant au refus de la part du département des Chemins de fer ou de l'un quelconque des fonctionnaires de l'Intercolonial de permettre aux employés du chemin de fer à Moncton d'être présents au camp militaire de l'année dernière. Présentée le 6 mai 1914.—*M. Macdonald.* . . . . . *Pas imprimée.*

271. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 mars 1914, pour copie de toute la correspondance reçue par le gouvernement, depuis le 1er octobre 1911 jusqu'à ce jour, de John McCormick, de Sydney-Mines, N.-E., au sujet des travaux suivants dans le comté de Cap-Breton-Nord et Victoria: prolongement du chemin de fer dans le comté de Cap-Breton-Nord et Victoria; l'ouverture du havre de Dingwall, Aspey-Bay, C.-B.; le brise-lames à Meat-Cove, même comté; le havre aux embarcations à Bay-St-Lawrence; le brise-lames à White-Point; le brise-lames à Neil's-Harbour; le brise-lames à McLeods, Ingonish; travaux dans le havre d'Ingonish; le brise-lames à Britton-Cove; le brise-lames à Little-Bras-d'Or; le brise-lames à Cap-Dauphin; le brise-lames à Point-Aconi; le quai projeté à Sydney-Nord; le prolongement projeté du brise-lames à Sydney-Nord; la construction d'un tronçon de l'Intercolonial jusqu'aux terrains de ballast à Sydney-Nord; le quai à Sydney-Mines; le quai à Leitches'-Creek; les réparations au quai à Groves-Point; la construction du quai à Boisdale; le brise-lames à Jamesville; le quai à Castle-Bay, et le quai projeté à Shenacadie. Présentée le 7 mai 1914.—*M. McKenzie.*
Pas imprimée.

272. Copie de toutes lettres, documents et correspondance concernant les mesures prises par le gouvernement pour venir en aide aux actionnaires et déposants de la *Farmers Bank,* du décret du conseil nommant sir Wm. Meredith, commissaire, et de toute correspondance se rapportant à ce sujet. Aussi, état des affaires, etc., se rapportant à la *Farmers Bank* du Canada. Présentée par l'honorable M. White, le 8 mai 1914.. ..*Pas imprimée.*

273. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 avril 1914, pour copie de tous télégrammes, lettres et correspondance reçus par le ministre des Postes au sujet de plaintes portant que le maître de poste de Yarmouth-Nord, N.-E., avait vendu ou vend des timbres-poste en dehors de sa juridiction. Présentée le 8 mai 1914.—*M. Law.* . . . . . *Pas imprimée.*

274. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour état indiquant le nombre des criminels élargis sur parole, dans les divers pénitenciers du Dominion, pendant l'année terminée le 31 mars 1913, le nature du délit pour laquelle chacun de ces prisonniers a été condamné et indiquant en même temps s'il s'agissait d'un premier, d'un second ou d'un délit subséquent. Présentée le 8 mai 1914.—*M. Sinclair.* . . . . . *Pas imprimée.*

275. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 mars 1914, pour sommaire faisant connaître:—

1. Combien d'acres de terre ont été donnés à des compagnies de chemins de fer, en Canada, par le gouvernement fédéral depuis 1878 jusqu'à date;
2. Combien d'acres ont été octroyés chaque année pendant la susdite période. Présentée le 11 mai 1914.—*M. Tobin.* . . . . . *Pas imprimée.*

276. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour état des recettes et des dépenses du bureau de poste de Saint-Philippe-Est et du bureau de poste de Saint-Philippe-Ouest, dans la paroisse de Saint-Philippe de Néri, depuis le 1er juin 1912 jusqu'à ce jour. Présentée le 11 mai 1914.—*M. Lapointe (Kamouraska)..Pas imprimée.*

277. Rapport du Commissaire fédéral des naufrages *re* l'enquête officielle tenue quant aux causes qui ont amené l'échouage du steamer britannique *Saturnia* sur les hauts-fonds de la Traverse d'en bas, fleuve Saint-Laurent, le 28 avril 1914. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 12 mai 1914. . . . . *Imprimé pour les documents parlementaires seulement.*

VOLUME 28—*Suite.*

278. Rapport du Commissaire fédéral des naufrages *re* l'enquête officielle tenue quant aux causes qui ont amené l'échouage du steamer britannique *Montford* sur les battures de Beauport, fleuve Saint-Laurent, le 28 avril 1914. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 12 mai 1914. . . . . *Imprimé pour les documents parlementaires seulement.*

279. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 2 février 1914, pour copie de l'arrêté du conseil nommant Arthur Plante, écuier, comme commissaire pour recevoir les réclamations contre le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur et le chemin de fer Québec et Oriental, et copie du rapport du dit commissaire, et de l'état des réclamations qu'il a acceptées ou rejetées, avec les raisons données. Aussi, copie de toute correspondance, mémoires, pétitions et documents se rapportant à ce sujet. Présentée le 12 mai 1914.—*M. Marcil (Bonaventure).* . . . . . *Pas imprimée.*

279*a*. Réponse supplémentaire à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 2 février 1914, pour copie du décret de l'Exécutif nommant Arthur Plante, écuier, comme commissaire pour recevoir les réclamations contre le chemin de fer de l'Atlantique au lac Supérieur et le chemin de fer Québec et Oriental, et copie du rapport du dit commissaire, et de l'état des réclamations qu'il a acceptées ou rejetées, avec les raisons données. Aussi, copie de toute correspondance, mémoires, pétitions et documents se rapportant à ce sujet. Présentée le 22 mai 1914.—*M. Marcil (Bonaventure).* *Pas imprimée.*

280. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 avril 1914, pour copie de toute correspondance, comptes, indemnités, frais de route et de déplacement, de Fraserville à Québec, ou tout autre document se rapportant aux montants d'argent reçus, chaque année, par le juge Ernest Cimon, depuis 1890 à 1913, en sa qualité de juge de la cour Supérieure siégeant à Québec, alors qu'il était assigné au district de Kamouraska. Présentée le 16 mai 1914.—*M. Gauvreau.* . . . . . *Pas imprimée.*

281. Rapport des délégués nommés par le gouvernement du Canada aux fins de prendre part au Congrès international de la moralité publique, tenue à Minnéapolis, Minn., du 7 au 12 novembre 1913. Présenté par l'honorable M. Borden, le 16 mai 1914. . *Pas imprimé.*

282. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 3 avril 1914, pour copie du contrat, etc., entre le gouvernement et une ou plusieurs compagnies de steamers voyageant entre les ports canadiens et européens pour le transport des malles transcontinentales.—(*Sénat*). *Pas imprimée.*

283. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 avril 1914, pour état indiquant:—

1. Combien de voyageurs ont été transportés par le chemin de fer Intercolonial de Saint-Jean à Halifax et d'Halifax à Saint-Jean, respectivement, aux termes de l'arrangement conclu entre les chemins de fer de l'Etat, représentés par F. P. Gutelius, gérant général, et la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, représentée par G. M. Bosworth, gérant général du trafic, depuis le 15 novembre 1913, date de la mise en vigueur du dit arrangement, jusqu'au 31 mars dernier.
2. Combien de tonnes de marchandises de chacune des classes mentionnées dans le dit arrangement, ont été transportées dans les deux sens par l'Intercolonial entre Saint-Jean et Halifax, aux termes du dit arrangement pendant la même période.
3. Quelles ont été les recettes totales perçues par l'Intercolonial aux termes du dit arrangement jusqu'au 31 mars dernier, pour le transport des voyageurs et des marchandises, respectivement.
4. Quel montant a été payé au chemin de fer du Pacifique-Canadien, ou porté à son crédit, pour location de wagons aux termes du dit arrangement.
5. Quel nombre de wagons vides de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien ont été transportés par l'Intercolonial gratuitement aux termes du dit arrangement, et quels ont été les frais de traction.
6. Quel aurait été le montant total payé par la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien au chemin de fer Intercolonial, en vertu du tarif en vigueur lors du dit arrangement, pour les voyageurs et pour les marchandises ainsi transportés, respectivement.
7. Si le dit arrangement a été soumis, tel que promis par le gouvernement, à la Commission des chemins de fer par le ministre des Chemins de fer, aux fins de faire décider par la commission si, oui ou non, l'arrangement est préjudiciable au port de Saint-Jean. Dans la négative, pourquoi il n'a pas été ainsi soumis.
8. Si le ministre des Chemins de fer a l'intention de renouveler le dit arrangement ou d'en mettre un semblable en vigueur durant la prochaine saison d'hiver.
9. Quel arrangement le gouvernement se propose de faire au sujet des termini sur l'Atlantique des paquebots-poste rapides pour la saison d'hiver de 1914-1915. Présentée le 22 mai 1914.—*M. Pugsley*. . . . . *Pas imprimée.*

284. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 15 mai 1914, pour état indiquant:—

1. Combien de juges ont été mis à la retraite depuis 1880.
2. Quels sont leurs noms.
3. Quel salaire chacun d'eux a-t-il reçu.

VOLUME 28—*Suite.*

4. Pendant combien d'années chacun d'eux a-t-il siégé.
5. Quel a été le motif de leur retraite.
6. Quel montant ont-ils reçu chaque année, comme pension. Ordonné que cet ordre soit déposé en Chambre et il est comme suit.—(*Sénat*).. .. ..*Pas imprimée.*

285. Réponse à une adresse de Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 9 mars 1914, pour copie de tous les documents, requêtes, lettres, télégrammes, etc., échangés entre qui que ce soit et le département des Chemins de fer et des Canaux, ou tout autre département de l'administration, en rapport avec la *Southampton Railway Company;* aussi, de tous les rapports d'ingénieurs et des recommandations au sujet d'un subside en faveur de ce chemin de fer, et de tous les décrets du conseil octroyant tel subside, ainsi que de tous les autres documents et mémoires en la possession du département des Chemins de fer et des Canaux, ou de tout autre département de l'administration, se rapportant au dit chemin de fer. Présentée le 27 mai 1914.—*M. Carvell..Pas imprimée.*

286. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 février 1914, pour copie de toute correspondance, papiers, documents, contrats, etc., entre le gouvernement du Canada et toute compagnie, firme ou particuliers, du 1er mai au 1er décembre 1913, concernant l'établissement d'un service subventionné de steamers entre le Canada et les Antilles anglaises. Présentée le 27 mai 1914.—*M. Maclean (Halifax).. .. ..Pas imprimée.*

287. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mai 1914, pour copie de tous papiers, lettres, télégrammes, comptes et reçus concernant des avances faites à la bande de sauvages Montagnais par l'entremise de l'agence des Sept-Iles, Québec. Présentée le 29 mai 1914.—*M. Lemieux.. .. ..Pas imprimée.*

288. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 mai 1914, pour copie de tous les documents, lettres, télégrammes, comptes, pièces justificatives se rapportant à des avances d'argent ou paiements faits par le gouvernement à Newton Wesley Rowell, C.R., pour services légaux dans l'affaire de la réclamation des sauvages d'Oka. Présentée le 29 mai 1914.—*M. Sharpe (Ontario).. .. ..Pas imprimée.*

288*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mai 1914, pour état indiquant:—

1. Si au cours des derniers 15 ans, le gouvernement a payé à Newton Wesley Rowell, C.R., quelque somme d'argent pour services légaux;
2. Quelles sommes et quand payées;
3. Si le gouvernement a payé à la société légale dont M. Rowell est l'associé principal quelque somme d'argent pour services professionnels;
4. Quelles sommes ont été payées et en quelles années. Présentée le 29 mai 1914. —*M Sharpe (Ontario).. .. ..Pas imprimée*

289. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 avril 1914, pour relevé faisant connaître:—

1. La date de la constitution en corporation du *Canadian National Bureau of Breeding, Limited;*
2. Les noms, adresses et occupations des membres fondateurs de cette association;
3. Le chiffre du fonds-social de l'association, et de combien d'actions il se compose;
4. Le nombre d'actions souscrites depuis l'origine de l'association jusqu'à la date de la dépense au présent ordre;
5. Le montant des versements ordonnés sur chaque action;
6. Le montant total des versements reçus;
7. Le montant total des versements non payés, et le nombre total des actions périmées;
8. Les noms, adresses et occupations des personnes qui, dans le cours des douze mois précédant cette date, ont cessé d'en être membres, et le nombre d'actions que chacune d'elles avait;
9. La somme payée par le gouvernement à cette association pendant chaque année depuis que l'association est chartée. Présentée le 29 mai 1914.—*M. Sutherland.*

Pas imprimée.

290. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de tous rapports faits par les inspecteurs des agents chargés de placer des ouvriers de ferme et des domestiques en Canada en 1912 et 1913. Présentée le 29 mai 1914.—*M. Sutherland.*

Pas imprimée.

291. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 2 mars 1914, pour un état détaillé des édifices, maisons, bureaux et immeubles occupés par le gouvernement fédéral à Montréal pour les divers départements et les divers services de chaque branche de l'administration, avec, dans chaque cas, les renseignements suivants: Pour quel département et pour quel service; où situé, rue et numéro; propriété du gouvernement ou détenu en location; dans ce dernier cas, la durée du bail, le montant du loyer, et les autres charges imposées au gouvernement. Présentée le 4 juin 1914.—*M. Wilson (Laval). .. .. Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

292. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mai 1914, pour copie de toute correspondance par ou avec le département des Travaux publics ou celui des Postes concernant une demande ou des demandes pour la construction d'un édifice public à Melville. Présentée le 4 juin 1914.—*M. MacNutt.* . . . . . *Pas imprimée.*

293. Mémorandum, correspondance, estimations du coût, etc., concernant la construction du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique—section des Montagnes. Présentés par l'honorable M. Borden, le 4 juin 1914. . . . . *Pas imprimés.*

294. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 février 1914, pour relevé faisant connaître quels sont les noms et domiciles des personnes chez lesquelles des animaux de race ont été placés par le département de l'Agriculture, et quelle était l'espèce dans chaque cas ; et à quelles conditions ces animaux ont été ainsi placés. Présentée le 5 juin 1914.—*M. Kay.* . . . . . *Pas imprimée.*

295. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 30 mars 1914, pour copie de tous les documents, correspondance, télégrammes, instructions, comptes, pièces justificatives, etc., se rapportant à l'achat d'animaux vivants dans les provinces maritimes par un nommé Howard Corning, de Yarmouth, N.-E., au cours de la période de son emploi ; aussi, copie de la nomination du dit Howard Corning ; aussi, copie de toute la correspondance, des accusations et autres documents concernant la cessation de son emploi s'il a été destitué ou mis à la retraite ; en même temps que copie de tous les documents, recommandations, correspondance, etc., touchant la nomination du successeur du dit Howard Corning. Présentée le 5 juin 1914.—*M. Sinclair.* . . . . . *Pas imprimée.*

296. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 mars 1914, pour un relevé indiquant :—

1. Combien d'étalons et de taureaux pur sang ont été achetés par le ministère de l'Agriculture pour l'usage des colons dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, depuis le 1er janvier 1912 jusqu'à date.

2. Où ces animaux ont été achetés, et de qui, et aussi le prix payé pour ces animaux, respectivement. Présentée le 5 juin 1914.—*M. Douglas.* . . . . . *Pas imprimée.*

297. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1914, pour copie de toute correspondance, lettres, télégrammes et comptes concernant l'achat et la disposition, en 1913, de tous chevaux, bêtes à cornes, moutons et porcs pour le département d'Agriculture, province de Québec, les fermes expérimentales ou pour l'amélioration de l'espèce ; aussi, état indiquant la commission et honoraires payés, à qui, pour ou à compte des dits achats. Présentée le 8 juin 1914.—*M. Robb.* . . . . . *Pas imprimée.*

298. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 9 février 1914, pour copie de tous arrangements entre le gouvernement et les diverses provinces aux termes de la loi sur l'instruction agricole. Présentée le 10 juin 1914.—*Sir Wilfrid Laurier.* . . . . . *Pas imprimée*

299. Réponse partielle à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 4 mars 1914, pour copie de toute correspondance, télégrammes, requêtes, arrêts du conseil et autres papiers et documents, relatifs à des subventions ou aides données, ou à donner par le ministère de la Marine et des Pêcheries ou le ministère de l'Agriculture, à des sociétés ou compagnies à fonds social ou à des personnes qui exploitent des entrepôts frigorifiques pour la conservation des produits des pêcheries dans la Nouvelle-Ecosse, pour les années 1908-1909, 1910, 1911, 1912 et 1913, excepté la correspondance relative aux compagnies connues sous le nom "d'Associations des pêcheurs de boitte". Présentée le 10 juin 1914.—*M. Sinclair.* . . . . . *Pas imprimée.*

300. Décret de l'Exécutif n° C. P., 1386, du 29 mai 1914, concernant les règlements régissant l'administration radiotélégraphique. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 11 juin 1914. . . . . *Pas imprimé.*

300*a*. Règlements de radiotélégraphie promulgués sous l'autorité de l'article 11 de la loi de radiotélégraphie de 1913. Présentés par l'honorable M. Hazen, le 11 juin 1914. *Pas imprimés.*

301. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 27 avril 1914, pour copie de tous papiers, lettres, soumissions, télégrammes, plans et autres documents concernant la construction du nouveau brise-glace par *The Canadian Vickers Company,* de Montréal. Présentée le 11 juin 1914.—*M. Macdonald.* . . . . . *Pas imprimée.*

302. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 16 mars 1914, pour copie de toutes pétitions, lettres, affidavit, télégrammes et documents échangés avec le département de la Justice ou tout autre département du gouvernement, au nom ou au sujet de William J. Kelley, prisonnier enfermé dans la prison fédérale des Etats-Unis à Atlanta, Géorgie, et de toutes lettres, télégrammes et autres documents échangés entre le département de la Justice ou tout autre département du gouvernement et l'ambassadeur d'Angleterre à Washington ou le gouvernement des Etats-Unis au sujet de l'emprisonnement et de la libération projetée du dit Wm. J. Kelley. Présentée le 12 juin 1914.—*M. Carvell.* . . . . . *Pas imprimée.*

CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTRÔLE

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS

1913

Soumis conformément aux prescriptions du chapitre 39, article 34 des Statuts revisés du Canada

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT

OTTAWA
IMPRIMÉ PAR C. H. PARMELEE, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1914

[N° 19—1914.]

Au Feld-maréchal, Son Altesse Royale le Prince Arthur William Patrick Albert, Duc de Connaught et de Strathearn, C.J., C.C., C.P., etc., etc., Gouverneur général et Commandant en chef du Dominion du Canada.

J'ai l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale le rapport annuel du ministère des Travaux publics du Canada pour l'exercice terminé le 31 mars 1913.

J'ai l'honneur d'être,

de Votre Altesse Royale,

le très obéissant serviteur,

ROBERT ROGERS,

Ministre des Travaux publics.

OTTAWA, 24 novembre 1913.

SOMMAIRE

Partie I—RAPPORT DU SOUS-MINISTRE.

" II—RAPPORT DU COMPTABLE.

" III—RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF.

" IV—RAPPORT DE L'INGENIEUR EN CHEF.

" V—RAPPORT DU SURINTENDANT GENERAL DU SERVICE TELEGRAPHIQUE.

" VI—RAPPORT DU PERCEPTEUR DU REVENU.

" VII—RAPPORTS DIVERS.

TABLE ALPHABÉTIQUE DU RAPPORT

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
A							
Abercrombie, N.-E.		18		3			
Acton, Ont., bureau de poste		11					
Acton-Vale, P.Q., édifice public		9-41					
Actes du Parlement							55
Agissiz, C.-B., ferme expérimentale		15-47					
Ainsworth, C.-B				392			
Albert, N.-B		33		99			
Alberta, édifices publics		15-46	58				
" dragage		34		468			
Alberni, C.-B		34		302			
Alder-Point, N.-E.		18					
Alexandria, Ont., édifice public		11-43					
Alice-Arm, C.-B		34		302			
Allandale, Ont., bureau de poste		11					
Almonte, Ont., édifice public		11-43					
Alsask, Sask., bâtisse d'immigration		15					
Amaguadees, N.-E		18		4			
Amherstburg, Ont., édifice public		11-49	22				
Amherst, P.-Q.		26		144			
Amherst, N.-E.		18-40		4-437			
" édifice public		7					
Amherst-Point, N.-E		18		5			
Anderson's Cove, N.-E.		18		5			
Anderson's-Hollow, N.-B		23		99			
Angers, P. Q		26		144			
Annandale, I.-P.-E , quai		22		84			
Annapolis, N.-E		18		6			
" édifice public		7-10					
Anse à Beaufils, P.Q.		26					
Anse à l'Eau, P.Q		26		145			
Anse à la Grosse Roche, P.Q.		26					
Anse aux Gascons, P.Q		26		145			
Anse Saint-Jean, P.Q.		26		146			
Anticosti, P.Q., lignes télégraphiques		37			12-88		
Antigonish, N.-E., édifice public		7-40					
" " quai		18					
Architecte en chrf, rapport			1				
Arichat, N.-E.		18		7			
" édifice public		7-40	3				
Arisaig, N.-E		19					
Arnolds Cove, N.-E		19		6-437			
Arnprior, Ont.		30		223			
" édifice public		43					
Aroostook, N.-B., bâtisse d'immigration		8					
Arpentages et inspections		37					
Arthabaskaville, P.Q., édifice public		9:41	15				
Arts, galerie des	7						57
Asbestos, P.Q., bureau de poste		41					
Ashcroft, C.-B., bureau de poste		17					
Ashcroft-Dawson, lignes télégraphiques		37			105		
Assiniboine, rivière, ponts				493			
Asile, quai de l', I.-P.-E				84			
Athabaska, rivière, Sask.,				300			
Athabaska-Landing, Sask., édifice		34					
Athens, Ont., bureau de poste		11	22				
Atlin, C.-B., bureau de poste		17-47					
Aurora, Ont., bureau de poste		11					
Avonport, N.-E		19		8			
Avon, rivière, N.-E.				63			
Aylmer, P.Q., bureau de poste		9-41					
" quai		26		146			
Aylmer Ouest, Ont., bureau de poste		11					

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
B							
Babin, anse à, N.-E		19					
Baddeck, N.-E., édifice public		7-40					
" quai		19		9			
Baie de Fundy, lignes télégraphiques		36			11-88		
Baie St-Paul, P.Q.		26		146			
Baie du Vin, N.-B		23		100			
Baker, lac, N.-B.		34		130			
Bamfield, C.-B		34		304			
Banff, Alta., édifice du parc		15					
Bannerman, Man., quarant. des bestiaux		15					
Barachois de Malbaie, P.Q.		26		146			
Bare-Point, Ont.		30		254			
Barrie, Ont.		12-43	22				
Barrington-Cove, N.-E.		19					
Barry, baie de, Ont				223			
Bassins de radoub	13	37				5-14	
" employés							71
Bassano, Alta, bureau de poste		15					
Bass-River, N.-E.		19		9			
Bathurst, N.-B., hâvre		23		100			
" édifice public		8-41	10				
Batiscan, P.Q.		26		147-437			
Battleford, Sask., édifice public		15-46					
Battery-Point, N.-E.		19		10			
Baux							
Bayfield, Ont.		30		223			
Baysville, Ont.		30		224			
Bay View, I.P.-E., quai		22		85			
Beacon-Bar, N.-B.		25		136			
Bear-Cove, N.-E		19		10			
Bear-River, N.-E.		19		10			
Beauharnois, P.Q., bureau de poste		9-41					
Beaulac, P.Q.		26					
Beaumarais, Ont.		30		224			
Beauport, P.Q		26		147			
" bureau de poste		9					
Beaver-Harbour, N.-B		23					
Beaver-Rock, C.-B							
Beaverton, Ont		30		224			
Belfast, I.P.-E., quai		22		85			
Belœil, P.-Q.		26		148			
Belle-Ewart, Ont		30		225			
Belle-River, Ont.		30		225			
" havre, I.-P.-E.		22		85			
Belleville, Ont., havre de		30		226			
" édifice public		12-43	23				
Belliveau, anse à, N.-E.		19		11			
Bergeronnes, P.Q.		26		149			
Berlin, Ont., édifice public		12-43	23				
Berthier, P.Q		26		149			
Berthierville, P.Q.		26		149-437			
" édifice public		9-41					
Bic, P.Q.		26		150			
Biggar, Sask., bâtisse d'immigration		15					
Big-Bay, Ont.		30		226			
Big-Bay-Point, Ont		30		227			
Big-Lorraine, N.-E		19		11-439			
Black-Hole, N.-E		19					
Black-Lake, P.Q., bureau de poste		41					
Black-Point, N.-E.		19		11			
Black-River, rivière Noire, glissoirs		36					
Black-River, N.-B		23		100-138			
Blanche, N.-E.		19		12			
Blanche, rivière, Ont		30					
Blenheim, Ont., bureau de poste		43					
Blind-River, Ont		30		227-438			
Blondin, N.-E		19					
Boisdale, N.-E		19		12			

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
B							
Bonaventure, île, P. Q.							
Bonaventure, rivière, P.Q.		28					
Bonshaw, quai, I.P.-E.		22		85			
Boswell, C.-B.		34		304			
Bowmanville, Ont., édifice public		12–43					
Bow, rivière, pont		36		495			
Bracebridge, Ont., bureau de poste		12					
Brampton, Ont., édifice public		12–43	23				
Brandon, Man. "		15–45	52				
Brantford, Ont., édifice public	5	12–43	23				
Breens-Pond, N.-E.		19		12			
Brewer's-Creek, P.Q.				151			
Bridgeburg, Ont., édifice public		12–43					
Bridgeton, N.-B.							
Bridgewater, N.-E. édifice public		7–40	3				
"		19					
Bridgetown, N.-E.		7					
" N.-B.		23					
Brighton, Ont		30					
Britannia, Ont		30		227			
Broad-Cove-March, N.-E.		19					
Brockville, Ont., édifice public		12–43	24				
" dragage		30					
Brocklyn, N.E.		19		13			
Bronte, Ont		30		228			
Brûlé, N.-E.		19		14			
Brundage-Point, N.-B.		25					
Bryant's-Landing, P.Q.		36		151			
Bryson, P.Q., pont		36					
Buckinghom, P.Q., édifice public		9–41					
" "		26		151			
Buctouche-Beach, N.-B.		23		101			
Buctouche, N.-B.		23		438			
Burkes-Head, N.E.		19		14			
Burleigh-Falls, Ont				228–487			
Burlington-Channel, Ont		30		228			
Burlington, Ont				228			
" N.-E.		19		15			
Burrard-Inlet, C.-B.				305			
Burrs-Landing, C.-B				305			
Burton-City, C.-B		34		305			
Burying-Inland, N.-E.		19		33			
Byng-Inlet. Ont		31		229–438			
C							
Cabano, P.Q.		26		151			
Cache-Bay, Ont		31		229			
Cacouna, P.Q.		26					
Calgary, Alta, édifices publics	5	15–46	58				
Callender, Ont		31		230			
Campbell, rivière, C.-B.		34		319			
Campbellford. Ont., bureau de poste		12					
Campbellton, N.-E., édifice public		8–41	10				
" " quai		23		101–439			
Canada-Creek, N.-E.		19					
Cannes de Roches, P.Q.		26		152			
Canoe-Pass, C.-B				305			
Canso, N.-E., édifice public		7–40	3				
Canton-Fabre, P.Q.		26					
Cap-à-l'Aigle. P.Q.		26		152			
Cap-Auget, N.-E		19					
Cap-Bald, N.-B.		23		104			
Cap Breton, N.-E., lignes télégraphiques		36			10–81		
Cap-Chatte, P.Q.		26		152			
Cape-Cove, P.Q.		26		145			
Cap-de la Madeleine, P.Q.		26					
Cap, îles du, N.-E, quai		19					

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
C							
Cap-Negro, N.-E., lignes télégraphiques		36					
Cap-Ray, lignes télégraphiques		30					
Cap-Rouge, N.-E		19		15			
Cap-Rouge, P.Q., ferme expérimentale		9–41					
Cap-Santé, P.Q		26		153			
Cap-Saint-Ignace, P.Q		26		152			
Cap-Tourmentine, N.-B		23		104			
Cap-Traverse, I.-P.-E		22		86			
Caplan, rivière, P.Q							
Caraquet, N.-B		25		105–440			
Cardinal, Ont., bureau de poste		12					
Caribou, île, N.-E		19		16			
Carleton, P.Q		26		153			
Carleton, N.-B., bureau de poste		41					
Carlyle, Sask, bur. d'industrie forestière		16					
Carleton-Place, Ont., édifice public		12–43					
Carman, Man., bureau de poste		15					
Carp, rivière, pont				490			
Carrs-Brook, N.-E		19					
Cascumpec, N.-E		22					
Castalia, N.-B		23		105			
Castle-Bay, N.-E							
Castor, Alta., bât. d'immigration		16–46					
Caughnawaga, P.Q		26		153			
Cayuga, Ont., édifice public		12–43					
Cedar-Creek, C.-B				317			
Celesta, C.-B		34		305			
Centreville, N.-E		19		16			
Champeau, P.Q		26					
Chance-Harbour, N.-B		23		105			
Chantry-Island, Ont				281			
Chapeau, P.Q., pont		36		154–490			
Chapman's-Frrm, N.-B		25		130			
Charlesbourg, P.Q., ligne télégraphique		36			13		
Charlottetown, I.P.-E., havre		22					
" " édifice public		8–40	8				
Charlton, Ont		31		230			
Chase, C.-B				306			
Château-Richer, P.Q		26		154			
Chatham, N.-B., havre		23		106–490			
" " édifice public		8–41	10				
" Ont		12–43	24				
Chaudières, pont		36					
Chauffage, édifices publics		40					
Chef, comptable en, rapport		1					
Chef, architecte en "			1				
Chef, ingénieur en "				1			
Chefs du ministère, officiers							63
Chegoggin, N.-E		19		17			
Chenal Ecarté, rivière, Ont				275			
Chesley, Ont., édifice public		12	25				
Chester, N.-E		19		17			
Chéticamp, N.-E		19		17–440			
" " havre							
Chicoutimi, P.Q., havre		26		155			
" " édfice public		9–41					
" " lignes télégraphiques					89		
Chilliwack, C.-B				206			
" " bureau de poste		17–47	60				
China-Point, I.-P.-E		22		86			
Chipman, N.-B		24		107–439			
Chockfish, N.-B		24		107			
Church-Point, N.-E		19		19			
Chutes-Cove, N.-E							
Ciment, laboratoire du							
Clair, N.-B., bâtisse d'immigration		41					
Clairmont-Ferry, Ont		31					

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
C							
Clinton, Ont., édifice public		12-43	25				
Coal-Harbour, C.-B		19		307			
Coaticook, P.Q., édifice public		9-41					
Cobourg, Ont., édifice public		12-43	25				
" havre		31		230-441			
Coffins-Island, N.-E		19		33			
Colborne, Ont		31		231			
Colchester, Ont		31		231			
Collecteur du revenu						1	
Collection des revenus des glissoires et estacades		36					
Collingwood, Ont		31		231			
" bassin de radoub		31					
" bureau de poste		12					
Colpoys-Bay, Ont		31		232			
Columbie, rivière, C.-B		34		308-321			
Colombie-Britannique, dragage		34-35		103			
" " ponts							
" " havres et rivières		34					
" " édifices publics		17-47	60				
" " lignes télégraphiq		37			14-97		
Comaplix, C.-B		34		307			
Commis des travaux, salaires		18					
Commission des eaux limitrophes		37					
Como, P.Q		26		155			
Comox, C.-B., bureau de poste		17-47	60				
Comptable, rapport du		1					
Concierges							73
Cannaught-Place	9						
Contrats du dragage	13			437			
Contrats accordés							6
Contrecœur, P.Q		26		155			
Cookshire, P.Q., édifices publics		9-41					
Coquitlam, rivière, C.-B		34					
Cornwall, Ont., édifice public		12-44	25				
Côte-nord du St-Laurent, télégraphes		37					
Côte Ste-Catherine, P.Q				156			
Coteau du Lac, P.Q		26					
Coteau-Landing, P.Q		26		156			
Cottage-Cove, N.-E		19		20			
Cottonwood-Point, C.-B				318			
Coulonge, rivière, P.Q		36		482			
Courtney, baie, N.-B		25		139			
Courtwright, Ont		31		232			
Coutts, Alta., quarantaine des bestiaux		16					
Cove-Head, I.-P.-E		22		87			
Covey-Hill, P.-Q., station entomologique		9					
Cow-Bay, N.-E		19		20			
Cranbrook, C.-B., édifice public		17-47	60				
Crapaud, quai, I. P.-E		22		87			
Craven, Sask., barrage		34		298-480			
Creignish, N.-E		19		21			
Cribbin's-Point, N.-E		19		21			
Croft's-Cove, N.-E		19		22			
Cross-Point, P.Q		26		157			
Cumberland, C.-B., édifice public		17-47	61				
" Ont		31		232			
D							
Dalhousie, N.-B		24		108-441			
" édifice public		8-41					
Dartmouth, N.-E., édifice public		7-40					
Dauphin, Man., édifice public		15-45					
Dawson, T.Y., édifices publics			66				
" Point, Ont		31		232			
Day's-Landing, N.-B		24		109-441			

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
D							
Debec-Junction, N.-B., bâtisse d'immigr.		8					
Deer Park C.-B.		34		307			
Delaps-Cove, N.-E.		19		22			
Delta, Man.		33		289			
Dépenses totales du ministère	3	39					
Deschambault, P. Q.		26		157			
Deseronto, Ont.		31		233–442			
" " édifice public		12–44					
Descousse, N.-E.		19		23–442			
Desjardins, P.Q.		26		157			
Détroit, rivière, Ont		31		233			
Devils-Island, N.-E		19		23			
Digby, N.-E.		19		22–441			
" édifice public		7–40	4				
Diligent River, N.-E.		19		22			
Dipper-Harbour, N.-B.		24		109–422			
Divers		37					
Dodds-Landing, P.Q.				157			
Dorchester, N.-B		24		110			
Dorion, P.Q.		26		157			
Dorval, P.Q.		26		158			
Douglass-Man, bureau d'industrie		15					
Douglastown, P.Q.		26		158			
Douglaston, N.-B.		24		110–442			
Dowker, île, P.Q.				166			
Dragage et outillage		35		437			
Dragage, Colombie-Britannique				428			
" sous contrat	14			437			
" Provinces maritimes				348			
" Nouveau-Brunswick				362			
" Nouvelle-Ecosse				428			
" Ontario				368			
" opérations de	13			348			
" outillage, noms, etc	14			462			
" Ile-du-Prince-Edouard				356			
" Québec				368			
" T. N.-O.				424			
Dresden, Ont., bureau de poste		12–44	25				
Drum-Head, N.-E.		19		25			
Drummondville, P.Q., édifice public		9–41					
Dryden, Ont.		31					
Duncan's-Cove, N.-E.		19		25			
Duncan Station, C.-B., bureau de poste		17					
Dundas, Ont., édifice public		12–44	25				
Dundee, P.Q., douane		9–41					
Durham's, N.-B		24		111–443			
Durham, Ont., bureau de poste		12					
" N.-B.		24					
E							
East-Angus, P.Q., édifice public		9					
East Bay, N.-E.		19					
East-Chezzetcook, N.-E		19		18			
Eastern-Harbour, N.-E		19		17–442			
Eastern-Passage, N.-E.		19		54			
Eastern-Points, N.-E.		19		25			
Eastern-Jeddove, N.-E		19		35			
East-River, N.-E.		19		26			
East-Ship-Harbour, N.-E.		19		69			
East-Templeton, P.Q.				443			
Echo-Bay, Ont.		31		233–243			
Eclairage, édifices publics		40					
Echafaud-Basque, P.Q.		26		158			
Ecluses et barrages							
Ecum-Secum, N.-E.		20		26			
Edifices publics, Alberta		15–46	58				
" Colombie-Britannique		17–47	60				

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
E							
Edifices publics, Manitoba		15–45	52				
" Nouveau-Brunswick		8–41	10				
" Nouvelle-Ecosse		7–40	3				
" Ile-du-Prince-Edouard		8–40	8				
" Ontario		11–43	22				
" Québec		9–41	15				
" Saskatchewan		15–46	55				
" Yukon		18	66				
" en général	4	18	67				
Edgewood-Nakusp, lignes télégraphiques		37					
Edmonton, Alta, édifice public		16–46					
" " quai		34		301			
" " pont		36		495			
Edson, Alta., bâtisse d'immigration		16–46					
" " bureau d'industrie forestière		16					
Edmunston, N.-B., bâtisse d'immigration		41					
" " quai		25					
Eel-Brook, N.-E.		20		26			
Eganville, Ont., bureau de poste		12					
Elk-Lake, Ont				234			
Elora, Ont., bureau de poste		12–44	26				
Elmira, Ont., bureau de poste		12					
Emerson, Man., édifice public		15–45					
Employés, bassins de radoub							71
" glissoirs et estacades							67
Englishtown, N.-E		20					
Entwistle, Alta., bâtisse d'immigration		16–46					
Escoumains, P. Q		26		158			
Esquimalt, C.-B				308			
" " bassin de radoub		34		308–476		5–14	
Essex, Ont., édifice public		12-44	26				
Estevan, Alta., bureau de poste		16–46					
F							
Fabre, P.Q		26		159			
Fairville, N.-B., bureau de poste		8–41	10				
Fairhaven, N.-B.		24		111			
Falls-Point, N.-E		20		27			
Farnham, P.Q		9-41					
Fassett, P.Q		27		159			
Feltzen, sud, N.-E.		20					
Fergus, Ont., édifice public		12–44					
Fernie, C.-B		17–47	61				
Finlay-Point, N.-E		20		27			
Five-Islands, N.-E		20		27			
Fitzer-Harbour, Ont				238			
Flat-Rapids, Ont		32					
Fleuve St-Laurent, Ont		32–38					
" " P.Q		29					
Fort-Coulange, P.Q		27					
Fort-Dufferin, N.-B		25					
Fort-Frances, Ont., édifices publics		12–44					
Fort-William, P.Q		27		159			
" Ont	10	31		234			
" bureau de poste		12–44	26				
Fourchu, N.-E		20					
Fox-Island, N.-E		20		34			
Franklin-Point, I.-P.-E		22		88			
Fraser, rivière, C.-B		34		320			
Fraserville, P.Q., édifice public		9–41	16				
" " quai		27		191			
Fredericton, N.-B., édifice public		8–41	11				
" quai		24–25		111-443			
French-Cross, N.-E							
French, rivière, Ont		31					
" N.-E		20		28			
Fruids-Pond, N.-E		20		28			

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
G							
Gabarus, N.-E		20					
Galerie Nationale des Arts	7						57
Galt, Ont., édifice public		12–44	26				
Gananoque, Ont		12–44	26				
" " dragage		31		444			
Gardners-Creek, N.-B		24		111			
Garry-Point, C.B				318			
Gasthby, P.Q		26		160			
Gaspé, bassin, P.Q		27		160			
" P.Q., bureau de poste		9					
" " quai		27					
Gatineau, rivière		27					
Gatineau, P.Q., glissoirs		36					
Gautreau, village, N.-B		24		112			
Gawas, chenal, Ont		31					
Georgetown, I.-P.-E., édifice public		8–40					
" "		22					
Georgeville, P.Q		27		160			
Gillies Point, N.-E		20		29			
Gimli, Man		33		289			
Glace-Bay, N.-E., édifice public		7–40					
Glace-Bay-Beach, N.-E		20		29			
Glacier-Creek, C.-B., bureau des mines			66				
Glen-Almond, P.Q		27		161			
Glencoe, Ont., édifice public		12–44	27				
Glissoirs et estacades	4	36				3	
" " employés							67
Goderich, Ont		31		238-444			
" " édifice public		12–44	27				
Golden-Windermere, lignes télégraphiques		37					
Golden, C.-B		34		309			
Goose-Bay, C.-B		34		309			
Goose-Creek, N.-B		24		112			
Goose, campement, estacades		36					
Gordon-Creek, P.Q		37					
Gordon's-Point, I.-P.-E		22		88			
Gordon's-Road, C.B		34		310			
Gowas, Ont		34		241			
Gowland-Harbour, C.-B		34		307			
Grafton, Ont., bureau de poste		12					
Graham's-Pond, I.-P.-E		23		88			
Graham, P.Q		27					
Granby, P.Q., édifice public		9–41					
Grande-Anse, N.-B		24		112			
Grand-Bend, Ont		31		242			
Brande-Bergeronne, rivière		27					
Grandigue, N.-B		24		113			
Grande-Dune, N.-B							
Grand-Etang, N.-E		20		29–444			
Grand-Falls, N.-B		25					
Grand-Falls, N.-B. bureau de poste		8–41	11				
Grand-Forks, C.-B., édifice public		17	61				
Grand-Marsh, P.Q		27					
Grands-Méchins, P.Q		27		161			
Grand'Mère, P.Q., bureau de poste		9					
Grand-Narrows, N.-E		20		30			
Grand-Nord, P.Q				161			
Grande-Prairie, C.-B., bureau des terres		16–46					
Grande-Rivière, I.-P.-E		23		82			
Grand-River, N.-B		25		113			
Grande-Rivière, P.Q		27		162			
Grand-River, pont				242–490			
Grande-Vallée, P.Q		27					
Grant's-Reef, N.-B		25		113			
Grassey-Island, N.-B		24		114			
Gratuités payées		38					
Gravelbourg, Sask., édifice public		16–46	55				
Gravenhurst, Ont		31		242			

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
G							
Gravenhurst, Ont., bureau de poste		12					
Great-Salmon-River, N.-B.		24		113			
Great-Village, N.-E.		20		31			
Green-Point, N.-B.		24					
Green-River, N.-B.		25					
Green-Shoals, P.Q.		27		147			
Green's Landing, C.-B.		34		310			
Greenwood, C.-B., bureau de poste		17					
Grimsby, Ont., bureau de poste		12					
Grindstone, P.Q.		27		162			
Grondines, P.Q.		27		163			
Grosse-Ile, P.Q., station de quarantaine		9–27		163			
" lignes télégraphiques		37			13		
Grosses-Roches, P.Q.		27		163			
Grouard, Alta., bureau des terres		16–46					
" dragage				301			
Guelph, Ont., édifice public		12–24	24				
Guysborough, N.-E., édifice public		7–40	4				
H							
Haileybury, Ont.		31		243			
Halifax, N.-E., édifices publics		7–40	4				
Halls-Harbour, N.-E.		20		31			
Hamilton, Ont		31		244			
" édifice public		12–44	27				
Hampton, N.-E.		20		31			
Hampton, N.-B., bureau de poste		8					
Hanover, Ont., bureau de poste		12					
Harbourville, N.-E.		20		32			
Hantsport, N.-E.		20					
Hardy-Bay, C.-B.		34		303			
Harrington, P.Q.		27		164			
Harrison, rivière, C.-B.		34					
Harriston, Ont., édifice public		12–44	28				
Harrup, C.-B.		34		310			
Hartland, N.-B., bureau de poste		8–41	11				
Harvey-Bank, N.-B.				114			
Hatfield-Point, N.-B.		24		114–445			
Hatzic, C.-B.				310			
Havres et rivières, en général	9	35		1			
Havre-au-Bouche, N.-E.		20		32			
Hawkesbury, Ont., édifice public		12–44					
" " pont		36		245–690			
Herbert, Alta., bâtisse d'immigration		46					
Herring-Cove, N.-E.		20		33			
Herring-Rocks, N.-E.		20					
Hespeler, Ont., bureau de poste		12					
Hickey, quai, I.-P.-E.		23		89			
High-Falls, P.Q.				164			
Hillsborough, N.-B., bureau de poste		8–41	11				
Hochelaga, P.Q., édifice public		9–41					
Holberg, C.-B.		34		310			
Hollyburn, C.-B.		34					
Honey-Harbour, Ont.		31		245–444			
Hopewell-Cape, N.-B.		24		114			
Hudson, P.Q.		27		165			
Hudson-Bay-Gardens, C.-B.				320			
Hull, P.Q., quai		27		165			
" édifice public		9–41					
Humboldt, Sask., édifice public		16–46	56				
Huntington, C.-B., douane		17					
Huntsville, Ont.		31		246			
" " burean de poste		12					
Hurds-Point, I.-P.-E.		23		90			
Hydrauliques, locations des pouvoirs						16	

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
I							
Iberville, P.Q.				165			
Iberville, P.Q., édifice public		9–41					
Ile-aux-Grues, P.Q.		27			13		
Ile-aux-Castors, P.Q.				166			
Ile-aux-Coudres, P.Q		27–37			12		
Ile-aux-Noix, P.Q.		27		213			
Ile Bonaventure, P.Q				166			
Ile Perrot, P.Q.		27		167			
Ile Verte, P.Q.		27		167			
" " bureau de poste		41					
Impressions et papeterie		18					
Ingénieur en chef, rapport de l'				1			
Indian-Head, Sask., ferme expérimentale		16–46	56				
Ingénieurs, mécaniciens, chauffeurs, etc.							73
Ingersoll, Ont., édifice public		12–44	28				
Ingénieurs, personnel, salaires		35					
Inverness, N.-E.		20		34			
" édifice public		7–40	5				
Iroquois, rivière des, N.-B		25		151			
Irvine, Alta., édifice d'immigration		46					
J							
Jeannette's-Creek, Ont.		31					
Joggins, N.-E.		20		35			
Joliette, P.Q., édifice public		9–41					
Jones-Harbour. N.-E.		20					
K							
Kaministiquia, rivière, Ont				237			
Kamloops, C.-B.		34		311			
" " édifice public		17–47		61			
" " lignes télégraphiques		37			99		
Kamouraska, P.Q.		27		167			
Kaslo, C.-B.		34					
Kelly's-Cove, N.-E		20		36			
Kelowna, C.-B., douane		17					
Kelwood, Man., bureau d'ind. forestière		15–46					
Kempenfeldt-Bay, Ont		31		248			
Kemptville, Ont., bureau de poste		12	28				
Kennedy-Lake, C.-B		34		312			
Kenora, Ont., édifice public		12–44					
" quai		31					
Kentville, N.-E., édifice public		7-40	5				
Kerobert, Alta., bâtisse d'immigratiou		16–46					
Keromeos, C.-B., quar. des bestiaux		17					
Kier's-Shore, I.-P.-E.		23		90			
Kincardine, Ont		31		248-445			
" édifice public		13–44	29				
Kincolith, C.-B		34		312			
Kingsport, N.-E.		20		37			
Kingston, Ont		31					
" bassin de radoub						6	
" édifices publics		13–44	29				
Kingsville, Ont		31		249–445			
" bureau de poste		13					
Kippewa, barrage		37					
Knowlton, P.Q., édifice public		9-41					
" Landing, P.Q.		27		168			
Kootenay-Lakes, C.-B		34					
" Landing, C.-B.				312			
Kouchibougouac, N.-B		24		115			
Kraut-Point, N.-E.		20		37			

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
L							
Lac-aux-Ecorces, P.-Q.				168			
Lac Saint-Jean, P.Q.				168			
Lachine, P.Q.		27		168			
Lachine, P.Q., édifice public		9–41					
Lachute, P.Q.		9–41					
Lacolle, P.Q.		27		168			
Lacombe, Alta., ferme expérimentale		16–46					
Lac Aylmer, P.Q.		27					
Lac Nipissing, Ont.		31		251			
Ladner, C.-B.		34		313			
Ladysmith, C.-B., édifice public		17–47	61				
" " quai		34		313			
La Have, rivière, N.-E.		20					
Lojoie, N.-B.				130			
Lakefield, Ont., bureau de poste		18					
Lakeport, Ont.		31					
Lamèque, N.-B.		24		115			
Langley, C.-B.				313			
Lanorais, P.Q.		27		170–446			
Lansdowne, Ont.		31					
La-Passe, Ont.		31		251			
" P.Q.		27					
Laprairie, P.Q.		27		170			
" édifice public		9–41					
L'Ardoise, N.-E.		20		38			
Larry's-River, N.-E.		20		446			
La Salette, P.Q.				171			
L'Assomption, P.Q., édifice public		9–41					
Last-Mountain, Lake, Sask.		34		298			
Latchford, barrage							
" pont				252–491			
Lavaltrie, P.Q.		27		171–447			
Laval-Peauport, lignes télégraphiques		37					
Lawlors-Shore, N.-B.		24					
Leamington, Ont., quai		31		251			
" édifice public		13–44	29				
Leitches-Creek, N.-E.		20		39			
Leonards-Cove, N.-E.		20		40			
Le Pas, Man.				291			
Les Eboulements, P.Q.		27		172			
Les Ecureuils, P.Q.		27		172			
Les Trois-Lacs, P.O.		30		172			
Lesser-Slave-Lake, Alta.		34		301			
L'Etang, N.-B.		24		115			
Lethbridge, Alta., édifices publics	6	16–46	59				
Lévis, P.Q., havre		27		173			
" bassin de radoub	13	27				5–15	
" édifice public		9–42	16				
Lewis-Yukon, rivières		35					
Lignes télégraphiques	15	36			1		
Lindsay, Ont., édifice public		13–44					
L'Islet, P.Q.		27		173			
Lion's-Head, Ont.		31		252			
Lister-Rapides, Man.		33					
Listowel, Ont., bureau de poste		13–44	30				
Litchfield, N.-E.		20		40			
Little Aldouane, N.-B.		24		122–445			
" Anse, N.-E.		20		55			
" Black-River, N.-B.		24		123–447			
" Bras-d'Or, N.-E.		20		56			
" Gully, N.-B.		24		116			
" Harbour, N.-E.		20		40			
" Lamèque, N.-B.				123			
" Narrows, N.-E		20					
" " (nord)		20		41			
" " (sud)		20		41			
" River, C.-B.				317			

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
L							
Little-River N.-E.		20		41			
" St. Francis, N.-B.		25		131			
Liverpool, N.-E., édifice public		7-40	5				
" " havre		20		42-447			
Livingston-Cove, N.-E		20		43			
Lloydminster, Sask., édifice public		16-46	56				
Lockport, N.-E.		20					
Lockport, Man		33					
Loggieville, N.-B		24		116-446			
Louis-Head, N.-E		20		43			
London, Ont., édifices publics		13-44	30				
Long-Point, Ont		31					
Longs-Rapides, P.Q.		27		174			
Longueuil, P.Q., édifice public		9-42					
" " quai		27		174			
L'Orignal, Ont.		31		452			
" Ont., bureau de poste		44					
Lorneville, N.-B		24		117			
Lotbinière, P.Q.		27		175			
Louiseville, P.Q., bureau de poste		9					
" "		27					
Louis-Head, N.-E		20					
Loyers reçus	4					6-16	
Loyers payés		40					48
Lunenburg, N.-E		20		44-446			
" " édifice public		7-40					
Mc							
McAllisters, N.-B.		25					
McIvors-Landing, N.-E.		34		314			
McKay, Pointe, N.-E.				45			
McKellar, rivière, Ont.				236			
McNair's-Cove, N.-E.		20		6			
McNicol, Ont., douane		13					
McPherson's-Cove, I.P.-E				91			
M							
Mabou, N.-E		20		45			
" havre, N.-E				44-448			
Macleod, Alta., édifices publics		16-47					
Madawaska, rivière, Ont., glissoirs		36					
Madeleine, îles de la, lignes télégraphiques		37			12-87		
Magnetawan, Ont		31		252			
Magog, P.Q		27		175			
" " édifice public		9-42					
Maisonneuve, P.Q., bureau de poste		9					
Maitland, N.-E.		20		45			
Malbaie, P.Q.		27		176			
Mallorytown, Ont.		31					
Manitoba, dragage		34-35					
" havres		33					
" édifices publics			52				
" ponts							
Maple-Creek, Sask., édifice public		16-47					
Marble-Cove, N.-B		24		117-447			
Margaree, havre, N.-E		20		46-448			
" île, N.-E		20		46			
Margaretville, N.-E.		20		46			
Marieville, P.Q., édifice public		9-42	16				
Maria, P.Q.		27		176			
Maritimes, provinces, lignes télégraphiques		37			10		
Markham, Ont., bureau de poste		13-44					
Markdale, Ont., bureau de poste		13					
Marshall's-Cove, N.-E.							
Marysville, N.-B., édifice public		8-41	11				

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
M							
Massett, C.-B		34		314			
Masson, P.Q		27		176			
Matane, P.Q		27		176			
" " bureau de poste		9					
Matapédia, P.Q., pont		36		177–491			
Mataqui, C.-B				314			
Meaford, Ont		31		253–448			
Medicine-Hat, Alta., édifice public		16–47					
Mégantic, P.Q., bureau de poste		9–12	16				
Melfort, Sask., bureau de poste		16	56				
Melford, N.-E., quai		20		47			
Merigomish, N.-E		20		47			
Merritt, C.-B., bureau de poste		17					
Milita, Man., bureau de poste		15					
Metchosin, C.-B		35		314			
Meteghan, N.-E		20		48			
" rivière, N.-E		20		48			
Middleton, N.-E., édifices		7					
Middle-West Pubinco, N.-E		20					
Midland, Ont		31		253–447			
" " bureau de poste		13	31				
Milford-Haven, N.-E		20		49			
Millar, rapides, Ont		31					
Mill-Bay, C.-B		35		315			
Mill-Cove, N.-E		20		49–448			
Mill-Cove, N.-B		24		119			
Mili-Creek, N.-E		21		49			
Millerton, N.-B		24					
Mille Vaches, P.Q		27		177			
Milltown, N.-B., bureau de poste		8					
Milton, Ont., bureau de poste		13					
Milverton, Ont., bureau de poste		13					
Miminegash, havre, I.-P.-E		23		90			
Mineota, Man., pont							
Minnedosa, Man., édifice public		15					
Mira-Gut, N.-E		21		50			
Miramichi, baie, de N.-B		24		119–449			
Mirror-Lake, C.-B		34		315			
Miscou, N.-B		24		119			
Mispec, N.-B		24		119			
Mission City, C.-B., édifices publics		17					
Mission, rivière, Ont				236			
Mission, Pointe de la, P.Q		26–27					
Mistassini, P.Q				177			
Mistook, P.Q		27		178			
Mitchell, Ont., édifice public		13	31				
Mochelle, N.-E		21					
Moncton, N.-B		24		120			
" édifice public		8–41	12				
Monetville, Ont				251			
Montague, I.-P.-E., édifice public		8–40	9				
" " rivière		23		91			
Montebello, P.Q				178			
Montmagny, P.Q., édifice public		9–42					
" quai		27		178			
Montréal, rivière, Ont		32		254–477			
" P.Q., édifices publics	5	9–42	16				
Monuments érigés	7	38					
Morden, N.-E		21		50			
Morden, Man., bureau de poste		15	53				
Morrisburg, Ont., bureau de poste		13					
Moose-Bay, P.Q				179			
Moosejaw, Alta., édifice public		17–47	57				
Mossy-River, Man		33		291			
Mount-Forest, Ont., édifice public		13–44	31				
Mount-Stewart, I.-P.-E		23		91			
Mulgrave, N.-E		21					

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
M							
Muniac, rapides, N.-B.		25					
Murray-Bay, (Malbaie,) P.Q.		28		176			
" " bureau de poste		10					
Murphy's-Landing, C.-B.		34		315			
Mushaboom, N.-E.		21		50			
Musquodoboit, N.-E.		21		51			
N							
Naas, rivière, C.-B.		35		335			
Nanaïmo, C.-B., édifice public		16–47	61				
" quai		35		315			
Nappan, N.-E., ferme expérimentale		7					
Napanee, Ont.		32		256–449			
" " édifice public		13–44					
Napierville, P.Q., bureau de poste		10					
Nashwask, rivière, N.-B.		24		120–449			
Natashquan, P.Q.		28		179			
Nationale des Arts, galerie	7						57
Nation du Sud, rivière, Ont.		32		274			
Naufrage-Pond, I.-P.-E.		22		92			
Nechacc-River, C.-B.				335			
Necum-Teuch, N.-E.		21		51			
Needles, C.-B.		35					
Neepawa, Man., bureau de poste		15–45					
Negro-Point, N.-B.		25		134			
Neguac, N.-B.		24		120			
Neils-Harbour, N.-E.		21		51			
Nelson, N.-B.		24		120–450			
Nelson, C.-B., édifice public		17–47	62				
New-Carlisle, P.Q.		28		179			
Newcastle, Ont.		32		256			
Newcastle, Ont., glissoirs		34				5–13	
Newcastle, N.-B., édifice public		8–41	12				
Newcastle, N.-B.		24		121–448			
Newellton, N.-E.		21		52			
New-Glasgow, N.-E., édifice public		7–40	5				
New-Haven, N.-E.		21					
New-Liskeard, Ont.		21		256			
" P.Q.		32		256			
New-London, I.-P.-E.		23		92			
Newmarket, Ont., bureau de poste		13					
Newport-Landing, N.-E.		21		53			
Newport, I.-P.-E.		23					
New-Richmond, P.Q.		28		180			
New-Westminster, C.-B., édifices publics		17–47	62				
Niagara-Falls, Ont., édifice public		13–44	31				
Nicolet, P.Q.		28		180–449			
" édifice public		10–42					
Nicomen Slough, C.-B.							
Nigger-Island, Ont.		33		306–309			
Nine-Mile-Creek, I.-P.-E.		23		246–459			
Noms des principaux officiers				93			65
Nominingue, P.Q., bâtisse d'immigration		10–42					
Nord, rive, télégraphes		37			12–89		
Nordin, N.-B.				121			
Nord-Ouest, télégraphes du					14–92		
" édifices		15–34	55				
North-Battleford, Sask., édifice public		16–47					
North-Bay, Ont.		32		257			
" " édifice public		13–44		93			
North-Cardigan, I.-P.-E.		23		122			
North-Head, N.-B.		24		53			
North-Portal, Sask., édifices		16–47					
North-River, N.-E.		21					
" I.-P.-E.		23					
North-Saskatchewan, rivière, Sask.		36					

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
N							
North-Sydney, N.-E., édifice public		7–40	6				
" " quai		21		73			
North-Vancouver, C.-B., bureau de poste		17					
Northwest-Cove, N.-E		21		53			
Northwest Miramichi, N.-B				118–449			
Norway-Bay, P.Q		28		180			
Notre-Dame de la Salette, P.Q		28					
Nouveau-Brunswick, dragage			362				
" édifices publics		8					
" télégraphes		36			11		
" havres		23		99			
Nouvelle-Ecosse, havres		18		3–498			
O							
Officiers du ministère							63
Ogilvies, N.-E		21		54			
Okanagan, rivière, C.-B		35		335			
Ontario, ponts		36		488			
" dragage		35		464			
" havres		30		223			
" édifices publics		11	22				
" lignes télégraphiques		37			14–92		
Orangedale, N.-E		21					
Orangeville, Ont., édifice public		13–44					
Orillia, Ont.,		32		257			
" édifice public		13–44	32				
Oshawa, Ont.		13					
" bureau de poste		44					
Ottawa, Ont., galerie des arts		41					58
" édifices et terrains		11–43	45				
" ferme expérimentale		11	33				
" résidence du Gouverneur		11	35				
" édifices publics	6	11–43	32				
" bureau de poste		43	41				
" rivière		32		257 194–492			
Ottawa, Ont., ponts et chaussées							
" glissoires et estacades		36				3–8	
" réparations des rues		37	42				
Owen-Sound, Ont		32		258			
" édifice public		13–44	46				
Ox Island, N.-B		24		122–450			
P							
Palmerston, Ont., bureau de poste		13					
Papineauville, P. Q		28		181			
Paris, Ont., édifice public		13–44	46				
Parkhill, Ont., édifice public		13–44					
Parsboro', N.-E., édifice public		7	6				
Parry Sound, Ont.		32		259–454			
Parthia Shoal, C.-B.				316			
Partridge Island, N.-B				135			
" " quarantaine		25			11		
Peel Head Bay, P.Q		28		181			
Peggy's Cove, N.-E		21		55			
Pelée, île, Ont.		32		259			
" lignes télégraphiques		37			14–92		
Pélican, lac, Man		33		290			
Pembroke, Ont.		32		260			
" édifice public		13–44	46				
Penetanguishene, Ont		32		260–452			
" " douane		13					
Percé, P. Q		28					
Péribonka, P. Q		28		181			
" édifice d'immigration		10–42					

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
P							
Perkins Landing, P.Q		28		182			
Perry-Point, N.-B		24					
Perth, Ont., bureau de poste		13					
Petewawa, Ont.		32		261			
" glissoirs.		36					
Peterborough, Ont., édifices publics		13-44	47				
"		32					
Petite Bergeronne, rivière, P.Q.		28		182			
" Bonaventure, P.Q.		28					
Petit-de-Grat, N.-E		21		454			
Petite Lamèque, N.-B		24					
Petit Métis, P.Q.		27		182			
Petite Rivière, N.-E		21		57			
" Est, P.Q.		28					
Petit-Rocher, N.-B		24		123			
Petit Saguenay, P.Q.		28		182			
Petrolea, Ont., édifice public		13-44	47				
Phillipsburg, P.Q		28		183			
Phinney's-Cove, N.-E		21		7			
Piché, Pointe, P. Q.		28					
Pickering, Ont		32		261			
Picket Cove, N.-E.		21		57			
Picnic, île, Ont		32		247-452			
Picton, Ont.		32		261-451			
" édifice public		13-44					
Pictou, N.-E., édifice public		7-40	6				
Pictou, N.-E.		21		58			
Pierreville, P.Q., édifice public		10-42					
" quai		28		183			
Pincher Creek, Alta, bureau d'industrie forestière		16					
Piopolis, P.Q		28					
Pipers-Cove, N.-E		21		58			
Pleasant-Bay, N.-E		21		58			
Plessisville, P.Q., bureau de post.		10-42					
Pointe-à-Brousseau, P.Q.		28		183			
Pointe-à-Elie, P.Q		28		184			
Pointe-à-la-Loupe, P. Q		28					
Pointe-aux-Anglais, P.Q		28		189			
Pointe-aux-Esquimaux, P.Q		28		184			
Pointe-au-Père, P.Q.		27-36		184			
Pointe-aux-Trembles, P.Q.		28		185-453			
Pointe-Claire, P.Q		28		185			
Pointe-du-Chêne, N.-B		24		124			
" Edouard, Ont		32		261			
Pointe-Fortune, P.Q		28		186			
Pointe Piché, P.Q		28		186			
Pointe-Sapin, N.-B		24		124			
Pointe Tupper, N.-E., bureau de poste		7					
Poltimore, P.Q		28		186			
Ponts et chaussées.		36					
Porcupine, Ont		32		262			
" " , douanes		13					
Porcher Island, C.-B		35		311			
Portage-du-Fort, P.Q., pont.		86		492			
Portage-la-Prairie, Man., édifice public		15-45	54				
Port Alberni, C.-B., douane		17					
Port-Arthur, Ont	10	32		263-450			
" " édifice public		13-44					
Port-Bruce, Ont		32		267			
Port-Burwell, Ont		32		267			
" " bureau d'ingénieur		44					
Port-Colborne, Ont., brise-lames		33		269			
" " édifice public		13-41	47				
Port-Credit, Ont		32					
Port-Daniel, P.Q		28		186			
Port-Dufferin, N.-E.		21		59			
" N.-B							

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
P							
Port-Essington, C.-B				318			
Port-Findlay, Ont		32		269			
Port-Greville, N.-E		21		60			
Port-Hawkesbury, N.-E		21		61			
Port-Hope, Ont., havre		32		269–453			
" " édifice public		13–44					
Port-Hood, N.-E		21		61			
Port-Joli, N.-E		21		62			
Port-Lewis, P.Q		28					
Port-Lorne, N.-E		21		62			
Port-McNicoll, Ont., douane		13–32					
Port-Maitland, N.-E		21					
Port-Moody, C.-B		35		318			
Port-Morien, N.-E		21					
Port-Mouton, N.-E		21		62			
Port-Perry, Ont., bureau de poste		13	47				
Port-Rowan, Ont		32		270			
Port-Selkirk, I.-P.-E		23		93			
Port-Stanley, Ont		32		270–454			
Port-Wade, N.-E		21		62			
Porters-Lake, N.-E		21		59			
Poupore, P.Q		28		187			
Pouvoirs hydrauliques, location des						16	
Powell, rivière, lignes télégraphiques		37					
Pownal, quai, I. P.-E		23		94			
Prescott, Ont., édifices publics		13–44					
Preston, Ont., bureau de poste		13					
Prince-Albert, Sask., édifices publics		16–47	57				
" " quai		34		299			
Prince-Edouard, Ile, dragage		22					
" " havres		22					
" " édifices publics		8–40	8				
" " lignes télégraphiques		36					
Prince-Rupert, C.-B., bureau de poste		17–47					
" " quai		35		318			
Principaux officiers du ministère							65
Propriétés achtées et vendues							37
Providence-Bay, Ont		32		272			
Provinces maritimes, lignes télégraphiques		37			10		
Q							
Quaco, N.-B		24		125			
" quais, jetées, etc							
Qu'Appelle, lignes télégraphiques		37					
Québec, dragage		26–35		454			
" ponts		35		454			
" havres		26		187			
" édifices publics		9	17				
" lignes télégraphiques		37			12		
" cité de, hâvre		28		454–187			
" " édifices publics	5	10–42	18				
Quinze, barrage des		37					
R							
Rainy-River, Ont		32		295 455			
Ratlin, Man., bureau d'industrie forestière		15					
Récapitulation		39					
Red-Bay, Ont		32		272			
Red-Deer, Alta., édifice public		16–47					
Red-Head, P.Q		28					
Red-Point, I.-P.-E		23		94			
Red-River, Man		33		291			
" " ponts				494			
Refuge-Bay, C.-B				303			

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
R							
Régina, Sask., édifices publics		16–47	57				
Renfrew, Ont., édifice public		13–44					
Repentigny, P.Q		28					
Restigouche, rivière, N.-B		24		129			
Revelstoke, C.-B., bureau de poste		17–48	62				
" " quai		34		318			
Revenu	4					6	
Roxton, N.-B		24		125			
Richards-Landing, Ont		32		273			
Richelieu, rivière, P.Q		36					
Richibouctou, N.-B		24		126			
" battures, N.-B		25		127–455			
" édifice public		8–41	12				
" Cap, N.-B		25		127			
Richmond, P.Q., édifice public		10–42					
Rideau-Hall, Ottawa		43					
Ridgetown, Ont., bureau de poste		44					
Rigaud, P.Q., édifice public		10–42	20				
Riley-Brook, N.-B		25		132			
Rimouski, P.Q		28		188			
" " édifice public		10–42					
Rive Nord du St.-Laurent, télégraphes		37					
Rivière-aux-Vases, P.Q		28		190			
" aux-Outardes, P.Q		28		189			
" Bas-de-Soie, P.Q							
" Batiscan, P.Q		28		190			
" Bergeronnes, P.Q		28		192			
Rivière Blanche, P.Q		28		190			
" Bonaventure, P.Q		28					
" Bourgeois, N.-E		21		64–455			
" Caplan, P.Q		28		190			
" Fraser, C.-B				333			
" des Prairies, P.Q		28		189			
" du-Lièvre, P.Q., écluse		28		194–476			
" " " glissoirs		34					
" du-Loup, P.Q		28		191			
" du-Loup, P.Q. (en bas)		28		191			
" des-Vases, P.Q				189			
" Gatineau, P.Q		29		192			
" Godefroy, P.Q		29					
" Hébert, N.-E		21		64			
" la-Guerre, P.Q		29		192			
" Mistassini, P.Q		29					
" Nicolet, P.Q				193–449			
" Noire, P.Q., glissoirs		36		483			
" Ouelle, P.Q		29		194			
" Penibonka, P.Q		29					
Riverport, N.-E		21					
Rivière Richelieu, P.Q		29					
" Rouge, Man		33		291			
" " ponts				494			
" Saguenay, P.Q		28		195–457			
" " glissoirs		36				5–13	
" St-Charles, P.Q				196–455			
" Ste-Croix, N.-B		25		129			
" St-François, P.Q		29		196–458			
" St-François, N.-B		25		131			
" St-Jean, N.-B		25–38		129			
" St-Laurent (fleuve) Ont		32–38					
" " " P.Q		29					
" St-Louis, P.Q		29		197–455			
" St-Louis, N.-B		25		133			
" St-Maurice, P.Q., glissoirs		29–36		484		4–12	
" Thames, Ont		32		276			
" Verte, P.Q				197			
Roberval, P.Q		29		197			
" P.Q. édifices publics		10–42	189				
Robinson-, île, I.-P.-E		23		95			

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
R							
Robinson's-Landing, Ont		32		277			
Rock-Island, P.Q., bureau de poste		10	18				
Rocky-Brook, N.-B		25					
Rodney,-Slip, St-Jean, N.-B				139			
Rondeau, Ont		32		277			
Rosseau, Ont		32		278			
Rossland, C.-B., édifice public		17–48	63				
Rosthern, Sask., ferme expérimentale		17–47					
Round-Hill, N.-E		21		66			
Ruisseau-à-la-Pointe, P.Q		29		198			
St							
Ste-Adélaïde-de-Pabos, P.Q		29					
Ste-Agathe-des-Monts, P.Q., bur. de poste		10					
St-Alexis, P.Q		29		199			
St-Alphonse, P.Q		29		199			
St-André, N.-B		25		142–457			
" bâtisse d'immigration		8					
St-André, P.Q		29		200			
St-André, Rapides, Man							
St-Anicet, P.Q		29		200			
Ste-Anne de Bellevue, P.Q		29		201			
" " bureau de poste		17–42					
Ste-Anne de Chicoutimi, P.Q		29		202			
Ste.-Anne de la Pocatière, P.Q		29		201			
" " b. de poste		10					
Ste-Anne des Monts, P.Q		29		201			
St-Antoine, P.Q		29		202			
St-Barthélemy, P.Q		29					
St-Boniface, Man., édifice public		15–45	54				
Ste-Catherine, Ont., bureau de poste		14–45	48				
Ste-Croix, P.Q		29		202			
Ste-Claire, rivière, Ont							
Ste-Claire, N.-B., bâtisse d'immigration		41					
Ste-Clothide, P.Q		27–29		203			
Ste-Croix, P.Q		29		203			
" N.-B							
Ste.-Cunégonde, P.Q., bureau de poste		10					
St-Denis, P.Q		29		203			
St-Eloi, P.Q				204			
Ste-Emilie, P.Q		29		204			
St-Eustache, P.Q		10–42					
Ste-Famille, P.Q		29		204			
St-Félicien, P.Q		29					
Ste-Félicité, P.Q		29		204			
St-Félix-de-Valois, P.Q., bur. de poste		42					
St-François, rivière, N.-B		25					
St-François du Lac, P.Q		29		205			
St-François, nord, P.Q		29		205			
St-François Régis, P.Q				206			
St-François, sud		29		205			
St-Fulgence, P.Q		29		206			
St-Gabriel de Brandon, P.Q., b. de poste		10–42					
Ste-Geneviève, P.Q		29					
St-George, de Malbaie, P.Q		29		206			
St-Gerorge, Beauce est, P.Q., bur. de poste		42					
St-George, N.-B		25		134–458			
" édifice public		8					
St-Germain de Kamouraska, P.Q		29		207			
St-Godefroye, P.Q		29		207			
St-Henri, P.Q., bureau de poste		10					
St-Hilaire, P.Q		29		207			
St-Hyacinthe, P.Q., édifice public		10–42					
St-Iréné, P.Q		29		207			
St-James Island, C.-B		35		311			
St-Jean des Chaillons, P.Q		29		208			

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
St							
St-Jean d'Orléan, P.Q.		29		209			
St-Jean Port Joli, P.Q.		29					
St-Jérome, P.Q., édifice publice		10-42					
" quai		29		209			
St-Jean, N.-B., édifices publics	5	8-41	12				
St-Jean, rivière, commission de la		38					
St-Jean, N.-B., havre	12	25		131-445			
" " rivière		35					
St-Jean, P.Q., édifices publics		10-42					
St-Jean, P.Q.							
St-Joseph, île, N.E.		22		67			
St-Joseph, île, Ont.		32		247			
St-Joseph de Letellier, P.Q.		29		209			
St-Joseph de Lévis, P.Q.		29					
St-Lambert, P.Q., bureau de poste		10	21				
"		29		209			
St-Léonard, N.-B., bâtisse d'immigrant		41					
St-Leonard Van Buren, pont		36					
St-Laurent, P.Q.		30		210			
St-Laurent, bureau de poste		10					
St-Louis, rivére, N.-B.				133-455			
" " P.Q.		30					
St-Louis Gully, N.-B.		25		125			
Ste-Luce, P.Q.		30		210			
St-Majorique, P.Q.		30		211			
St-Marc, P.Q.		30		210			
St-Martin, N.-B.		25					
St. Mary's, Ont., édifice public		45	48				
Ste-Marie, bail de, I. P.-E.		23		96			
St-Mary's River, N.-E.		22		65			
St-Maurice, rivière, P.Q.				456			
" " glissoirs				484		4-12	
St-Michel, P.Q.		30		211			
St-Nicholas, P.Q.		30		212			
St-Ours, P.Q.		30		212			
St-Peter's Bay, I. P.-E.		23		96			
St-Pierre, chenal du lac, P.Q.		30		154-456			
St-Pierre les Becquets, P.Q.		30		213			
St-Régis, P.Q., douane		43					
St-Roch, P.Q.			20	213			
St-Romuald, P.Q.		30		214			
St-Siméon' P.Q.		30		214			
St-Stephen, N-B., édifice public		8-41	14				
Sté-Thérèse, P.Q., édifice public		10	20				
St-Thomas, Ont., édifice public		48	48				
St-Valier, P.Q.		30		214			
Ste-Victoire, P.Q.		30		214			
St-Williams, Ont.				278			
S.							
Sabrevois, P.Q.		30		199			
Sackville, N.-B.		25		133			
Saguenay, P.Q., rivère							
Saguenay, P.Q., glissoirs		36				5-13	
Salmon, rivière, N.-E.		21		65			
Salaires des commis des travaux		18					
Sanford, N.-E.		21		66			
Sand-Point, N.-B.				138			
Sandspit Point, C.-B.		35		338			
Sandwich, Ont., édifice public		13-45	47				
Sandy-Cove, N.-E.		21		67			
Sarnia, Ont.		32		278			
Sarnia, Ont., édifice public		13-45	74				
Saskatoon, Sask., édifice public		17-47	57				
Saskatchewan, édifice public			55				

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
S							
Saskatchewan rivière, Man		34					
Saskatchewan, dragage							
Saugeen, riviére, Ont		32		275			
Sault-Ste.-Marie, Ont., édifice public		13–45	48				
Sault-Ste.-Marie, Ont		32		279–458			
Sault-Montmorency, P.Q		30		215			
Savary, île, C.-B		35		215			
Scotchtown, N.-B		25					
Scotts-Bay, N.-E		21		68			
Scott, Sask., ferme expérimentale		47					
Seaforth, N.-E		21					
" Ont., édifice public		13	48				
Seagull, Ont		32		280			
Seal-Cove, N.-B		25		140			
Seal-Island, N.-E		21		68			
" lignes télégraphiques		36					
Selkirk, Man., édifice public		15–45					
" Slough, Man		33		296			
Seven-Mile-Narrows, Ont							
Severn-Bridge, Ont		32		280			
" rivière, Ont		32		280			
Seymour-Arm, C.-B				338			
" Point, N.-E							
Shawinigan, P.Q., bureau de poste		10–42	20				
Shédiac, N.-B		25		140–457			
" " édifice public		8					
Sheet-Harbour, N.-E		21		69			
" " Passage, N.-E		21		69			
Sheguindah, Ont		32		280			
Shelburne, N.-E		21		69			
" " édifice public		7–40	7				
" Ont., "		13					
Sherbrooke, P.Q., édifice public		10–42					
Shigawake, P.Q		30		215			
Shippigan-Gully, N.-B		25		141–458			
Shushartee-Bay, C.-B		35		303			
Shutty-Bench, C.-B		34		338			
Sicamons, C.-B		34		338			
Sidney, Ile, C.-B		35		311			
Siegas, rivière, N.-B		25		131			
Silver-Centre, Ont		32		281			
Simcoe, Ont., édifice public		11–45					
Sinclair, N.-B		24					
Sissons-Brook, N.-B		25		131			
Skeena, rivière, C.-B		35					
Skidegate-Inlet, C.-B				303			
Skinner's-Cove, N.-E		21		7			
Smiley's-Point, N.-E		21		70			
Smith's-Falls, Ont., édifice public		11–45					
Smyth, quai, Ont		32					
Snake, Ile, Man				290			
Sober, Ile, N.-E		21		71			
Soda-Creek, C.-B., bureau de poste		18					
Sonora-Channel, N.-E		21					
Sorel, P.Q., édifice public		10–42	21				
" quai		30		215			
Sous-ministre, rapport du	1						
Souris, I.-P.-E., havre		23		95			
" édifice public		8–40	9				
Souris, Man., bureau de poste		15–45					
Southampton, Ont		32		281			
South-Cove, N.-E		21		70			
South-Gut, N.-E		21					
South-Lake, N.-E		21		38			
South-Lancaster, Ont		32		282–457			
South-Nation, rivière, Ont		31		274			
Southport, I.-P.-E		23		95			

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
S							
South-Porcupine, Ont		32		262			
South-River, Ont		32		273			
Spencer, île, N.-E		21		71			
Spindlers-Cove, N.-E		20					
Spragge, Ont		32		282			
Spray, rivière, pont				496			
Springhill, N.-E., édifice public		7-40	7				
Squateck, P.Q		30		215			
Steelton, Ont., bureau de poste		14					
Sterling-Brook, N.-E		21		72			
Stewart, C.-B		34		336			
Stettler, Alta., bâtisse d'immigr		47					
Stoney-Island, N.-E		22		72			
Stratford, Ont., édifice public		11-45	49				
Stratford-Centre, P.Q		30		216			
Strathcona, Alta., édifice public		17-47	59				
Strathroy, Ont. " "		14-45					
Stuart, rivière, C.-B				339-336			
Sturgeon-Falls, Ont		33		282			
Sturgeon-River, Ont		33		273			
Sudbury, Ont., bureau de poste		14					
Sugar-Point, Man		33					
Summerside, I.-P.-E., édifice public		8-40	8				
" " havre		23		97-456			
Summertown, Ont		33		283			
Sunbridge, Ont		33		283			
Sunshine-Bay, C.-B		35		339			
Sussex, N.-B., édifice public		8-41	15				
Swan-River, Man., bâtisse d'immigr		45					
Swift-Current, Sask., bâtisse d'immigr		17-47					
Sydenham, rivière, Ont		33		275-459			
Sydney, N.-E., édifice public		7-40	7				
" quai		22		75			
Sydney-Mines, N.-E				73			
" " édifice public		7	7				
T							
Tadousac, P.Q		30		216			
Tancook, île, N.-E		22					
Tatamagouche, N.-E		22		74			
Téléphones							
Télégraphe-et-Nigger-Islands, Ont		33					
Télégraphiques, lignes, en général	15	36			1		
" " rapport					1		
" " revenu					17		
" " personnel					5-20		
Tenecape, N.-E		22		74			
Terrains loués							48
Terrebonne, P.Q., édifice public		10-43					
Terreneuve, télégraphes					10-19		
Thessalon, Ont		33		284			
Thetford-Mines, P.Q., édifice public		10-43					
The-Wharfs, N.-E		22		63			
Thompson, rivière, C.-B		34-35		337			
Thompson, rivière sud, C.-B				337			
Thornbury, Ont		33		284			
Three-Lakes, P.Q		30		172			
Three-Fathom Harbour, N.-E		22		74			
Three-Island Cove, N.-E		22					
Tiffin, Ont		33					
Tignish, I.-P.-E		23		97			
" édifice public		8-40	9				
Tilbury, Ont		14	49				
Tilly-Rips, N.-B		25		132			
Tilsonburg, Ont., bureau de poste		14-45	49				

Localités, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
T							
Témiscamingue, P.Q., lignes télégraphiques		37			13		
" barrage		37					
Tisdale, Sask., bâtisse d'immigration,		17–47					
Tittle Passage, N.-E		22		55			
Tiverton, N.-E		22		76			
Tobermary, Ont:		33		285			
Tobique, rivière, N.-B.				132			
Toney, rivière, N.-E.		22		66			
Toronto, Ont., édifices publics	6	14–45	49				
" havre	12	33		285–459			
Totales, du ministère, dépenses	3		39				
Tracadie, N.-B., Lazaret		8–41	15				
Tracadie, N.-B		25		142			
Tracadie, I.-P.-E		23		98			
Trent-et-Newcastle, glissoirs				487			
Trenton, Ont		33		286			
" édifice public		14–45	51				
Trois-Rivières, P.Q., édifices publics		10–43					
" "		30		217			
Trois-Pistoles, P.Q		30		216			
" bureau de poste		40					
Trout-Cove, N.-E		22		76			
Truro, N.-E., édifice public		7–40	7				
Trynor's-Cove, N..B		25					
Tucker-Bay, C.-B		35		304			
Tusket-Wedge, N.-E		22					
Two-Beacon Bar, C.-B				322–308			
Two-Creeks, Ont		33					
Two-Mile-Narrows, Ont		33		241			
Tynemouth-Creek, N.-B		26		142			
Tyrian, vaisseau-câble		37			15–114		
U							
Union-Bay, C.-B		35		304			
" bureau de poste		18					
Unity, bâtisse d immigration		47					
Upper-Columbia, rivière, C.-B				333			
" Derby, N.-B				143			
" Fraser, rivière, C.-B		35		335			
" Lincoln, N.-B				143			
" Maugerville, N.-B		25		143			
" Ottawa, rivière, barrages		37					
" Salmon, rivière, N.-B.		26		128			
Uxbridge, Ont., bureau de poste		14–45	51				
V							
Vaisseau-câble *Tyrian*		37			15–114		
Valleyfield, P.Q.		30		218			
" édifice public		10–43	21				
Vancouver, C.-B., édifices publics		18–48	63				
" havre	12	35		341			
" télégraphes		37			100		
Vanda, bâtisse d'immigration		47					
Varennes, P.Q				219–460			
Varennes-Bout-de-l'Ile, P.Q		30		219			
Vaudreuil, P.Q		30		219			
Vegreville, Alta., bâtisse d'immigration		17–47					
Verchères, P.Q		30		220–460			
Verdun, P. Q.		30		220			
" " bureau de poste		11					
Vermillon, Alta., édifice d'immigration		47					
Vernon, C.-B., édifice public		18–48	64				
" rivière, I.-P.-E		23		98–460			
Victoria-Beach, N.-E.							
Victoria-Beach, baie, Man.		33		297			

Localité, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
V							
Victoria, C.B., édifice public		18-48	65				
" " havre	12	35		341-346			
Victoria-Harbour, Ont.		33		287-460			
Victoria, quai, N.-E.		22		77			
" I.-P.-E		23					
Victoriaville, P.Q., édifice public		11-43					
Viking, Alta, bâtisse d'immigration		17-47					
Ville-Marie, P.Q.		30		221			
Virden, Man., bâtisse d'immigration		15-45					
" " bureau de poste		15					
W							
Wadena, Sask., édifices		17-45					
Wainwright, Sask., bâtisse d'immigration		47					
Walkerton, Ont., édifice public		14-45					
Walkerville, Ont., édifice public		14	51				
Wallace, N.-E.		22		77			
Wallaceburg, Ont., bureau de poste		14	51				
" dragage		33					
Waltham, Ont., pont				493			
Walton, N.-E.		22					
Waneta, C.-B., douane		18					
Waterloo, Ont., édifice public		14					
Watferd, Ont., bureau de poste		14					
Watt-Settlement, N.-E.		22		78			
Weedon, P.Q., bureau de poste		11					
Welchpool, N.-B		26		143			
Welland, Ont., édifice public		11-45	52				
Wendover, Ont.		33		287			
West-Advocate, N.-E.		22		79			
West-Arichat, N.-E		22		8			
West-Chezzetcook, N.-E.		22		18			
Westfield, N.-B		26					
Western Head, N.-E., bureau de poste		22		79			
West-Shore, N.-E.		22		79			
West-Point, I.-P.-E		23		98			
Westport, N.-E.		22		78			
West-Pubnico, N.-E.				63			
West-River, I.-P.-E.		23					
Westville, N.-E., édifice public		7-40	8				
Westaskawin, Alta., édifice public		17-47	60				
Weyburn, Sask., bureau de poste		17	58				
Weymouth, N.-E., douane		22		80-461			
Wheatley, Ont.		33		287			
Whitby, Ont., havre		33		288			
" édifice public		14-45					
White-Head, N.-B.		26		144-461			
" " P.Q.		30					
White-Point, N.-E.		22		80			
White-Rock, C.-B., quar. des bestiaux		18					
Whitewater, N.-E.		22		81			
Whitney-Quai, N.-E				81			
Wiarton, Ont., bureau de poste		14					
Wilkie, Sask., bâtisse d'immigration		17-47					
Williams Head, C.-B., station de quarrantaine		17-48	65				
William's Head, C.-E., quai		35		347			
Willow Creek, Sask., quarantaine des bestiaux		17					
Willow-Point, Man		33		297			
" C.-B		35					
Wilmer, C.-B		34		347			
Windermere, Ont.		33		288			
Windsor, Ont., édifice public		14-45	52				
" " dock		33		288			
" N.-E. édifice public		7-40	8				
" " havre		22		82			

Localité, etc.	Partie 1 Page	Partie 2 Page	Partie 3 Page	Partie 4 Page	Partie 5 Page	Partie 6 Page	Partie 7 Page
W							
Wingham, Ont., édifice public		14–45	52				
Winnipeg, Man., édifice public		16–45	54				
" " dragage		33		297			
" rivière, Man				296–491			
Winnipeg, Man., ponts				493–494			
Winnipeg Beach, Man		33		298			
Woburn, P.Q		30		221			
Wolfville N.-E., édifice public		7–40	8				
" quai		22		82			
Wooden-River, C.-B		35		319			
Woodlands, N.-B		26		144			
" P.Q		30		222–461			
Woods-Harbour, N.E		22					
Wood Islands, I.P.-E		23		99			
Woodstock, N.B., édifice public		8–41	15				
" Ont.		14–45	52				
Woodwards Slough, C.-B				306			
Y							
Yamachiche, P.Q		30					
Yamaska, P.Q		30		198			
Yamaska, rivière, P.Q., écluse et barrage		30		478-222			
Yarmouth, N.-E		22		82–461			
" édifice public		7–40	8				
Yarmouth Bar, N.-E				83–461			
Yonker, Sask., édifice d'immigration		47					
Yorkton, Sask., édifices publics		17–47					
York, pont		36					
Young's Landing, N.-E		22		84			
Yukon, édifices publics		18	66				
" rivière, C.-B		35					
" lignes télégraphiques				14–105			

PARTIE I

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS

1913

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE FINANCIER TERMINE LE 31 MARS

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 31 octobre 1913.

A l'honorable ROBERT ROGERS,
Ministre des Travaux publics du Canada,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du ministère des Travaux publics pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1913.

DEPENSES.

Les dépenses totales du ministère, au cours de l'année 1912-13, ont été de $18,844,223.90 et se répartissent comme suit:—

Ports et rivières	$3,921,000 85
Dragage, outillage, etc.	5,980,029 93
Glissoires et estacades	124,219 63
Ponts et chaussées	152,581 94
Edifices publics	7,420,885 32
Lignes télégraphiques	741,145 27
Divers	504,361 86
	$18,844,223 90

On remarquera que l'augmentation principale se rapporte aux édifices publics, pour lesquels on avait dépensé $4,141,326.94, l'année dernière, comparé à $7,420,885.32 pour l'exercice financier 1912-13.

Cette augmentation est due au grand nombre d'édifices dont on a commencé la construction. Plusieurs sont très importants et nécessitent des déboursés plus considérables.

Le dragage et les ports et rivières accusent aussi une augmentation substantielle, près d'un million, causée par les demandes toujours croissantes de la navigation et du commerce pour l'amélioration des moyens d'expédition.

REVENU.

Les recettes de l'année, se montant à $488,194.23, proviennent des sources suivantes:—

Glissoires et estacades	$110,108 34
Bassins de radoub	47,927 51
Loyers	88,851 81
Lignes télégraphiques	215,526 11
Recettes éventuelles	25,780 46
	488,194 23

Le revenu total indique une augmentation d'environ $70,000 sur l'exercice financier précédent; cette augmentation a été produite par les loyers et les glissoires et estacades.

La plus grande partie des loyers perçus provient des propriétés situées sur la rue Wellington et sur les rues adjacentes, à Ottawa, et qui se trouvent dans l'espace de terrain exproprié pour servir de site aux nouveaux édifices des ministères.

Les droits perçus pour les glissoires et estacades du district du Saint-Maurice accusent une augmentation de $10,000 sur l'année dernière. Le nombre des billots et des pièces de bois de pulpe qui ont passé par ces ouvrages s'est accru durant cette période de 5,600,583 à 7,302,180. Il est douteux cependant que ce chiffre soit atteint l'année prochaine, vu les règlements provinciaux prohibant l'exportation du bois de pulpe.

EDIFICES PUBLICS.

Les dépenses de cette division du ministère se montent à $7,420,885.32 et on ne peut donner une meilleure idée du travail accompli qu'en énumérant les édifices commencés, achevés et occupés au cours de l'année.

Les édifices suivants, donnés par province, ont été achevés:—

Ile du Prince-Edouard.—Arsenal de Summerside; édifice public de Tignish.

Nouveau-Brunswick.—Edifices publics de Campbellton, Fairville, Grand-Falls et Hillsboro.

Québec.—Edifices publics de Marieville, Arthabaska, Rigaud et Rock-Island; arsenal de Fraserville.

Ontario.—Edifices publics de Dresden, Essex, Harriston, Kemptville, Listowell, Mitchell, Mount-Forest et Tillsonburg; arsenal de Niagara-Falls.

Manitoba.—Edifice public de Portage-la-Prairie.

Saskatchewan.—Edifices publics de Gravelbourg, Humboldt, Lloydminster, Melfort et Weyburn.

Alberta.—Arsenal de Strathcona; édifices publics de Strathcona et Wetaskiwin.

Colombie-Britannique.—Edifices publics de Chilliwack, Cranbrook, Comox et Vernon.

Les édifices suivants étaient encore en construction à la fin de l'année:

Nouvelle-Ecosse.—Edifice public de Wolfville.

Nouveau-Brunswick.—Arsenal de Saint-Jean; nouveau bureau de poste de Sant-Jean.

Québec.—Arsenal de Lévis, édifice public de Mégantic; hôpital de détention, Montréal; station postale "C", Montréal; nouvel entrepôt de vérification, Montréal; allonge du bureau de poste, Québec; édifice d'immigration, Québec; édifices publics à Roberval, Shawinigan-Falls, Sainte-Thérèse et Saint-Lambert.

Ontario.—Edifices publics à Athens, Brantford, Chesley, Dundas, Midland, Port-Perry, Seaforth, Tilbury et Uxbridge.

Manitoba.—Edifices publics à Minnedosa, Morden et Moosejaw.

Alberta.—Edifice d'immigration à Calgary; entrepôt de vérification à Calgary et édifice public à Lethbridge.

Colombie-Britannique.—Edifice public à Grand-Forks, et nouvel entrepôt de vérification à Vancouver.

De tous les grands édifices maintenant en construction, on doit faire une mention particulière du bureau de poste de Saint-Jean, N.-B., construit à forfait par Rhodes, Curry et Cie, pour la somme de $381,350. Cet édifice est situé sur la rue Prince-William et se prolonge en arrière jusqu'à la rue Canterbury; il mesure 161 pieds de façade et 107 pieds de largeur. La façade est en pierre de sable; les murs du côté et de l'arrière sont en brique et toute la construction est à l'épreuve du feu.

On construit actuellement une grande allonge à l'édifice du bureau de poste de Québec, situé sur le coin des rues Buade et Du Fort. Cet allonge se prolongera sur la rue Buade jusqu'à la Côte de la Montagne, une distance de 57 pieds sur une profondeur de 133 pieds, à partir de la rue Buade, dans la direction de la terrasse Dufferin, en longeant la falaise. Les murs seront en pierre à chaux, avec massif en briques, et l'architecture sera du même style que l'édifice actuel. Les murs intérieurs, les cloisons et les planchers seront en acier, en béton et en terra-cotta. Le contrat fut adjugé à MM. Villeneuve, Bossé, Banks et Boivin, pour la somme de $385,000.

A Montréal, un nouvel entrepôt de vérification, pour les douanes, est en construction, sur un emplacement ayant 202 pieds de front sur les rues Norman et McGill, et 130 pieds sur la rue Youville. Cet édifice a des parements en pierre sur une charpente en acier, et est complètement à l'épreuve du feu. L'architecture est du style Renaissance anglaise. Le contrat a été accordé à P. Lyall & Sons Construction Co., Limited, pour la somme de $999,000.

Le contrat pour la construction d'un nouvel entrepôt de vérification à Calgary, a construction d'un édifice public à Brantford, Ont., sur le coin des rues Dalhousie et Queen. Cet emplacement a 125 pieds de front et 108 pieds de profondeur. L'édifice coûtera $244,308. Les murs du côté des rues seront à parements en pierre de taille, et les autres murs seront en briques avec garnitures en pierre. Cet édifice logera le bureau de poste, les bureaux des douanes et du revenu de l'intérieur, et des bureaux pour les affaires des sauvages.

Le contrat pour la construction d'un nouvel entrepôt de vérification à Calgary, a été accordé à J. McDiarmid Co. pour $455,000. Les murs du rez-de-chaussée sont en pierre de taille avec massif en briques, et les murs des premier, deuxième et troisième étages sont en briques avec garnitures en pierre.

Un nouvel édifice public est en construction à Lethbridge, au coin des rues Dufferin et Glyn; MM. Navin Frères, de Moosejaw, Sask., sont chargés de la construction de cet édifice qui coûtera $221,300. L'architecture est une variété simple du style Renaissance anglaise. Les murs de l'édifice donnant sur la rue, sont en pierre de taille; les murs postérieurs sont en briques.

On projette la construction de nouveaux bureaux de poste à Toronto, Ont., et à Calgary, Alta; des emplacements ont même été achetés à cette fin. Aussitôt que les plans finals du nouvel édifice de la station Union, de Toronto, auront été acceptés, on comencera aussi la construction d'un vaste entrepôt de vérification et d'une station postale, sur la rue Front, près de la rue Yonge; cet édifice se prolongera vers l'ouest du côté de la rue Bay.

Un contrat a été accordé pour la construction d'un nouvel édifice des douanes, qui coûtera un million, sur la rue Sussex, à Ottawa. Cet édifice logera un entrepôt de vérification, le bureau local des douanes et les bureaux du ministère. Le creusage pour les fondations de cet édifice a présenté des difficultés sérieuses. La Foundation Co., de Montréal, a été chargée de faire ces fondations, qui seront terminées sous peu.

NOUVEAUX EDIFICES DES MINISTERES.

Dans le dernier rapport il a été fait mention de la congestion qui règne dans les bureaux du gouvernement, à Ottawa, et de la quantité de bureaux qu'il est devenu nécessaire de louer, dans des édifices privés, pour loger les divisions des ministères. On a exproprié une vaste étendue de terrains à l'ouest des édifices du parlement et des ministères, entre la rue Wellington et la rivière Ottawa, pour servir de site à de nouveaux édifices des ministères et des mesures ont été prises pour obtenir des plans convenables pour ces édifices. Dans ce but, on a décidé d'ouvrir un concours à tous les architectes qui sont sujets britanniques et qui exercent leur profession dans l'empire. Le gouvernement a choisi un jury composé de MM. Thomas E. Colcutt, ancien président de l'Institut Royal des Architectes Anglais; J. H. G. Russell, président de l'Institut Royal d'Architecture du Canada, et J. O. Marchand, A.D.G.L., membre de l'Institut Royal d'Architecture du Canada, pour déterminer les conditions du concours, donner les instructions voulues aux concurrents et choisir parmi les

croquis préliminaires, six dessins, dont les auteurs seront invités à soumettre des plans finals. L'auteur du dessin choisi par le jury, dans le concours final, sera employé par le gouvernement pour surveiller la construction des édifices qui seront mis en construction. La date de la réception des dessins préliminaires avait d'abord été fixée au 2 janvier 1914, mais elle fut reculée ensuite au 2 avril 1914.

Les nouveaux édifices devront être entièrement à l'épreuve du feu et devront avoir une superficie de 500,000 pieds, pour bureaux. Le style d'architecture est laissé à la discrétion des concurrents. S'il n'arrive pas de complications, on s'attend que le contrat pour la construction des nouveaux édifices sera adjugé au printemps de 1915, et une période de trente mois devrait ensuite être suffisante pour terminer la construction.

NOUVEAUX MONUMENTS.

Au cours de l'année dernière on a érigé une statue à l'honorable George Brown, au tournant de l'allée autour de la nouvelle aile de l'ouest de l'édifice du parlement M. George W. Hill, A.R.C.A., sculpteur, a exécuté ce travail pour la somme de $10,000. M. Hill a aussi été chargé de faire une statue de l'honorable D'Arcy McGee, au coût de $10,000. Cette statue est en cours d'exécution et sera bientôt terminée.

On a chargé M. Walter S. Allward, A.R.C.A., de Toronto, Ont., d'exécuter, pour la somme de $20,000, un monument aux honorables MM. Baldwin et Lafontaine. Le même sculpteur a aussi obtenu, après concours, l'exécution du monument de feu Sa Majesté Edouard VII, pour la somme de $25,000. Quarante-trois sculpteurs prirent part à ce concours; dix des concurrents étaient canadiens, les autres étaient des sujets britanniques des différentes parties du monde. Ce fait indique que nous avons une bonne école de sculpteurs canadiens; on peut ajouter que l'ouvrage soumis par eux à ce concours comparaît favorablement à l'œuvre des sculpteurs étrangers. On peut se demander cependant, si un concours produit toujours les meilleurs résultats, car les sculpteurs éminents n'y prennent pas part, étant assez occupés par l'ouvrage qu'ils reçoivent de particuliers.

Un site excellent a été choisi pour le monument du roi Edouard, au coin sud-est de l'édifice de l'est, sur la terrasse dominant la place Connaught. Ces monuments ajouteront matériellement à la beauté des terrains du parlement, sur lesquels se trouvent déjà des statues de sir George Etienne Cartier, exécutée par M. Louis Philippe Hébert, au coût de $10,000, et terminée en 1884; de sir John A. Macdonald, exécutée aussi par M. Hébert, au coût de $15,000 et terminée en 1896; de la reine Victoria, exécutée par M. Hébert, au coût de $21,000, et terminée en 1901; et de l'honorable William Mackenzie, exécutée par MM. Hébert et Hamilton McCarthy, au coût de $15,000 et terminée en 1901.

ACTE DE LA GALERIE NATIONALE.

Au cours de la dernière session du parlement, une mesure importante a été passée sous le nom de " Acte pour incorporer la Galerie Nationale du Canada ". Cette institution fut établie en 1880, sous le patronnage de Son Altesse Royale la princesse

Louise et de Sa Grâce le duc d'Argyle, alors marquis de Lorne et gouverneur général du Canada, avec l'assistance de plusieurs citoyens patriotes canadiens.

La collection de peintures, de statues et d'autres œuvres d'art a été augmenté dans des proportions considérables et consiste des œuvres primées des membres de l'Académie Royale canadienne des Arts, des cadeaux d'artistes canadiens et autres et d'achats faits par le gouvernement canadien pour la Galerie.

En 1907, un conseil aviseur des arts, composé de trois membres, fut créé par un arrêté en conseil, pour aviser et assister le ministre des Travaux publics dans l'achat des objets d'art. Le premier conseil fut composé de feu sir George Drummond, de Montréal, de sir Edmund Walker, de Toronto, et de l'honorable sénateur Arthur Boyer, de Montréal. A la mort de sir George Drummond, le docteur Francis H. Shepherd fut nommé à sa place.

Quand on constata l'importance que prenait la Galerie nationale, on jugea à propos d'en confier l'administration à une commission, afin d'en encourager l'expansion. Le conseil aviseur fut en conséquence changé en une commission, restant en office à la volonté du Gouverneur en conseil, à qui est réservé le droit d'augmenter à cinq le nombre des commissaires. D'après l'article 3, de l'acte, la commission a les pouvoirs voulus pour veiller au développement, à l'entretien, au soin et à l'administration de la Galerie nationale et pour encourager d'une manière générale la culture du goût artistique au Canada. Elle doit aussi développer l'intérêt public pour les arts, promouvoir d'une manière générale les arts au Canada en organisant les expositions d'œuvres d'art, sous son patronnage ou sous les auspices de sociétés artistiques, ou autrement. La commission a aussi la garde et le soin de toute les œuvres d'art qui sont ou qui seront contribuées à la Galerie nationale par les membres de l'Académie Royale Canadienne des Arts, en vertu du statut spécial à ce sujet; elle est chargée de l'achat et de l'emprunt, de peintures, de statues, d'œuvres d'arts ou d'autres propriétés semblables.

Au cours de l'année, un grand nombre de peintures, de gravures, de dessins, de statues et d'autres objets d'art furent achetés par la Commission; on en trouvera une liste complète dans le rapport du directeur. Les principaux achats furent:—

"La Magdeleine", par Andrea del Sarto, 1487-1531, l'un des plus grands peintres de la renaissance florentine.

M. Thomas Taylor, "Portrait d'un homme", par sir Thomas Lawrence, 1769-1830.

"Tête de femme", empreinte d'un panneau d'un tombeau d'Egypte, par le professeur Flinders Petrie. Cette figure date du premier siècle A.D., pendant l'occupation romaine en Egypte; il en existe environ une douzaine dans le monde entier.

La collection Metcalfe, composée de 102 gravures des hommes d'état français les plus éminents du siècle de Louis XIV, par Robert Manteuil, le graveur français le plus célèbre des dix-septième et dix-huitième siècles. Ces gravures

sont très intéressantes, non seulement au point de vue artistique, mais aussi au point de vue historique, car elles contiennent les portraits des administrateurs et des hommes d'état les plus éminents durant le régime français au Canada.

Le public a beaucoup apprécié l'innovation qui a été faite, d'ouvrir la Galerie les samedi après-midi et les jours de fête, si l'on en juge par le nombre considérable de visiteurs qui se sont prévalus de cette permission.

On a dépensé, au cours de l'année 1912-13, un montant de $44,235.82 pour l'achat de peintures, de dessins, de gravures, de sculptures et de reproductions moulées. Le registre indique que pendant les neuf dernières mois de l'année, 23,000 à 24,000 personnes ont visité la Galerie. Ceci indique mieux que tout autre signe la popularité croissante de cette exposition.

PLACE CONNAUGHT.

Au cours de l'année, les entrepreneurs O'Toole et McGillivray ont mené à bonne fin la construction de la Plaza, entre les anciens ponts des Sapeurs et Dufferin. Cette place a été nommée "Place Connaught" en l'honneur de Son Altesse Royale le Gouverneur général; elle comprend une superficie de 91,000 pieds et est entourée par les édifices imposants du nouvel hôtel, de la station du Grand-Tronc et du bureau de poste. C'est un des endroits les plus attrayants de la capitale, qui donne au visiteur l'impression la plus favorable, dès son arrivée. On a l'intention d'ériger, au centre de la place, un mouvement imposant, qui sera probablement un symbole de la confédération des provinces. Les colonnes tout autour de la balustrade offrent des endroits fort appropriés pour qu'on y place des statues des hommes qui ont contribué à faire l'histoire du Canada.

PORTS ET RIVIERES.

Les dépenses pour cette division ont été de $3,921,000.85.

On trouvera dans le rapport de l'ingénieur en chef, tous les détails concernant les travaux suivants, qui ont été parachevés l'année dernière:—

Nouvelle-Ecosse.—Des quais à Bear-River, Gillis-Point, Herring-Cove, Melfort, Port-Greville, Sheet-Harbour-Passage, South-Cove, Watt-Settlement et West-Chezzetcook.

Des brise-lames à Blanche, Breens-Pond, Brooklyn, Cap-Rouge, Duncans-Cove, Petite-Anse, Little-Harbour, Saint-Joseph, The-Wharfs et West-Advocate.

Ile du Prince-Edouard.—Des quais à Belle-River, Bonshaw et Gordon-Point.

Nouveau-Brunswic.—Des quais au lac Baker, à Block-River, Castalia, Mill-Cove et Sackville.

Des brise-lames à Dalhousie, Pointe-Sapin et Richibucto-Beach.

Des travaux de protection à Goose-Creek.

Québec.—Des quais à Belœil, Natashquan, Norway-Bay, Péribonka, Saint-Joseph de Letellier, Saint-Luc et Tadousac.

Jetée de direction à Cap-Chatte.

Ontario.—Des quais à Grand-Bend, Gravenhurst, Kempfeld-Bay, Kenora, Porcupine, Red-Bay, St. Williams, Severn-Bridge, South-Porcupine, Sunbridge, Wheatley et Windermere.

Manitoba.—Des quais au lac Pélican et à Victoria-Beach-Bay.

Alberta.—Un quai à Edmonton.

Colombie-Britannique.—Des quais à Alberni, Alica-Arm, Boswell, Celistia, Comaplix, Deer-Park, Golden, Goose-Bay, Gordon-Road, Greens-Landing, Holberg, Kamloops, Ladner, Massett (2), McIvors, Metchosin, Mill-Bay, Miror-Lake, Murphys-Landing, île Porcher, Prince-Rupert, Refuge-Bay, Revelstoke, île St. James, île Savary, Shushartie, Shutty-Bench, Sicamous, Sunshine-Bay, Tusket-Bay et Wilmer.

Les contrats ont été adjugés au cours de l'année pour les travaux suivants, qui sont encore en construction:—

Nouvelle-Ecosse.—Des quais à East-Ship-Harbour, Krut-Point, Mushaboom, Musquodoboit, Sterling-Brook et Western-Shore.

Des brise-lames à l'île Devil, à French-River, Seal-Cove et Trout-Cove.

Ile du Prince-Edouard.—Quai à Franklin-Point.

Nouveau-Brunswick.—Quai, brise-lames et dragage à Saint-Jean, Baie Courtenay; quai n° 1, Saint-Jean-Ouest.

Québec.—Quais au bassin de Gaspé, à Lévis et à Sainte-Félicité.

Ontario.—Quais à Beaumaris, Cache-Bay, La Passe, Orillia et Parry-Sound.

Brise-lames à North-Bay.

Jetée à Windsor.

Colombie-Britannique.—Brise-lames à Victoria.

Le rapport de l'année dernière mentionnait les progrès réalisés dans le développement des principaux ports nationaux du Dominion; il est agréable de pouvoir dire que ces travaux sont continués rapidement.

A la suite des améliorations faites par le gouvernement dans les havres de Port-Arthur et Fort-William, les industries privées ont pris un essor nouveau. Au cours de l'année on a construit de nouveaux élévateurs ayant une capacité de 13,000,000 de minots. Ce sont les suivants:—

A Fort-William:

Une allonge à l'élévateur "D" du Pacifique-Canadien, capacité 3,650,000 minots.

Une allonge à l'élévateur du Grand-Tronc-Pacifique, capacité 2,250,000 minots.

Deux nouveaux élévateurs, capacité: (Horne) 1,750,000, (Dwyers) 80,000 minots.

A Port-Arthur:

Une allonge de 2,500,000 minots à l'élévateur de Port-Arthur.

Un nouvel élévateur des commissaires du gouvernement pour le grain, d'une capacité de 3,250,000 minots.

La capacité combinée des élévateurs à grains de ces deux villes se chiffre à 40,485,000 minots.

Les compagnies de commerce et de transport ont continué à prouver leur foi dans l'avenir de ces deux villes, en y faisant des dépenses considérables

Le Grand-Tronc-Pacifique a construit des voies et un hangar à fret, de 600 pieds de longueur, sur la rivière Kaministiquia, vis-à-vis de la rivière McKellar, pour le fret local.

Le Pacifique-Canadien a doublé la capacité de son hangar à fret sur le dock n° 5, et a maintenant des hangars d'une longueur totale de 900 pieds.

La Steel Company of Canada a construit une aciérie sur une propriété à l'ouest de la Canada Iron Corporation, au coût de $75,000. Ces usines emploieront 250 hommes et la compagnie se propose de construire un quai de 545 pieds de longueur.

La National Tube Company est à construire une manufacture, qui sera bientôt en opération, à proximité de la Canada Car Company. Elle emploiera 250 hommes.

La compagnie du Grand-Tronc-Pacifique a construit un deuxième vaste hangar à fret, de 900 pieds de longueur par 60 pieds de largeur, sur le côté ouest du bassin du Grand-Tronc-Pacifique.

La compagnie Imperial Oil a construit un nouveau quai de 400 pieds de longueur, avec un grand entrepôt, sur la rivière Kaministiquia, pour remplacer le petit quai d'autrefois.

La compagnie Horne Elevator a construit un quai en béton, de 250 pieds de longueur, en face de son élévateur.

La compagnie du Pacifique-Canadien a érigé un quai en béton de 1,300 pieds de longueur, sur le côté est du bassin n° 1; ce quai supporte un hangar à fret, n° 8, de 1,030 pieds de longueur. Sur le côté ouest du même bassin, la compagnie a bâti un quai moderne, de 1,200 pieds de longueur.

La compagnie d'élévateurs Dwyer a construit un quai de 208 pieds de longueur, en face de leur élévateur, sur le lot n° 8, concession D.

A Saint-Jean les travaux des côtés est et ouest du havre progressent d'une manière satisfaisante et tous les efforts seront faits pour en hâter le parachèvement. Afin d'offrir un mouillage convenable aux paquebots qui ont leur terminus d'hiver à Saint-Jean, on a adjugé le contrat pour la construction d'un deuxième quai à MM. Connolly et Cie. Ce quai sera sur le côté ouest, en conformité avec le projet de développement du havre, qui a été adopté, et qui consiste en une série de quais et de bassins se prolongeant dans la direction de l'île Partridge. Il est bon de remarquer qu'il sera nécessaire de prolonger le brise-lames de Negro-Point jusqu'à l'île Partridge, afin de protéger ces quais.

Un progrès considérable a été réalisé dans la construction du brise-lames de la baie Courtnay, qui sera du type "massif en pierres", mais jusqu'ici le dragage et la construction du quai n'ont que peu progressé. On est à prendre des mesures pour que ces parties des travaux soient poussées plus rapidement.

Le grand brise-lames à Ogden-Point, dans le havre extérieur de Victoria, C.-B., construit à forfait par la compagnie Sir John Jackson Canada, Limitée, est en bonne voie de construction. Les entrepreneurs ont ouvert une carrière, située à une distance raisonnable de l'ouvrage, et l'ont outillée de façon à produire, d'une manière efficace et économique, la pierre requise pour l'ouvrage. Ce brise-lames est aussi du type de "massif en pierres". Le projet de développement du havre extérieur de Victoria comprend la construction d'une série de quais à l'intérieur du brise-lames et, comme le canal de Panama sera bientôt utilisé pour la navigation inter-océanique, on a demandé des soumissions pour la construction de deux de ces quais, qui seront entièrement en béton.

Un contrat a aussi été adjugé pour la construction d'un nouveau quai public à Burrard-Inlet, Vancouver, C.-B. Il aura 800 pieds de longueur, 300 pieds de largeur et consistera en caissons en bois et en béton, avec superstructure en béton. L'ouvrage est dans un endroit facile d'accès. Un vaisseau peut, après avoir traversé la passe First-Narrows, se diriger en ligne droite vers son poste d'amarrage, sans qu'il lui soit nécessaire de virer comme pour arriver au quai du Pacifique-Canadien. On s'attend à ce qu'un progrès considérable se fasse à ce travail, cette année.

Le contrat le plus important qui ait été accordé pour le développement des havres est celui qui a été adjugé à la compagnie Canadian Stewart, pour des travaux qui coûteront cinq millions et trois quarts, dans le havre de Toronto, Ont. Ces travaux consisteront en la construction d'un mur de protection, ayant 17,295 pieds de longueur, avec substructure en pilotis et superstructure en béton, et s'étendant de l'entrée est jusqu'à Woodbine; d'un brise-lames ayant 18,600 pieds de longueur, avec substructure en caissons et superstructure en béton, à partir de l'entrée ouest du havre jusqu'à la rivière Humber; et d'un chenal pour les bateaux avec bassin de virage, bordé d'un mur de revêtement de 16,705 pieds de longueur, dont la substructure sera en pilotis avec superstructure en béton.

Ce dernier ouvrage ouvrira un district, où l'on pourra se procurer des sites industriels offrant les avantages combinés des transports par eau et par chemin de fer.

BASSINS DE RADOUB.

L'un des travaux publics les plus importants et qui ont occupé l'attention du gouvernement pendant le plus longtemps est le nouveau bassin de radoub de Lauzon, comté de Lévis, P.Q., qui a récemment été adjugé par contrat. On avait d'abord songé à le faire construire sous l'empire de l'Acte des subsides, mais finalement le gouvernement en entreprit directement la construction. Depuis quelque temps il était évident que la construction d'un bassin de première classe s'imposait pour recevoir et réparer les plus gros bateaux transatlantiques. Le nombre de vaisseaux naviguant sur le fleuve Saint-Laurent, et trop gros pour entrer dans le bassin de radoub actuel de Lévis, a augmenté chaque année. Les plus importants sont: *Virginian, Victorian, Tunisian, Hesperian, Grampian, Scotian* et *Corsican* de la ligne Allan; *Empress of Britain, Empress of Ireland, Montezuma* et *Mount Temple* de la ligne du Pacifique-Canadien; *Royal Edward* et *Royal George* de la ligne du chemin de fer Canadian-Northern; *Laurentic, Megantic, Canada* et *Teutonic* de la ligne Dominion.

Le contrat pour la construction de ce bassin a été accordé à MM. M. P. et J. T. Davis pour la somme de $2,721,116.

Il sera construit à l'est du bassin de radoub actuel; il aura 1,150 pieds de longueur, et 120 pieds de largeur; il y aura une profondeur de 40 pieds au-dessus du radier à l'eau haute des grandes marées ordinaires. Le pouvoir moteur sera l'électricité, qui sera fournie par un générateur installé sur la propriété du bassin. Ce bassin de radoub sera le plus grand du continent américain, dépassant par ses dimensions tous les bassins de radoub actuels du littoral des Etats-Unis.

DRAGAGE.

Les dépenses pour le dragage excèdent d'environ un million les déboursés faits l'année dernière, dans le même but. Elles se chiffrent à $5,980,029.93, dont $458,798.53 pour la construction d'outillage et de matériel, et $218,951.63 pour réparations.

On a fait des dépenses de $20,000 ou plus, pour du dragage important, à chacun des endroits suivants:—

Nouvelle-Ecosse.—Digby, rivière East (Pictou), rivière Larry, Liverpool, Lunenburg et Yarmouth.

Nouveau-Brunswick.—Bathurst, Dalhousie, Frédéricton, île Grassy, baie Miramichi, Richibouctou, Saint-George, havre de Saint-Jean et Shédiac.

Ile du Prince-Edouard.—Souris et Summerside.

Québec.—Nicolet, Québec, rivière Saguenay et rivière Saint-François.

Ontario.—Byng-Inlet, Fort-William, Goderich, Midland (Tiffin), îles Picnic, Port-Arthur, Port-Hope, rivière des Pluies, Sault Sainte-Marie, îles Télégraphe et Nigger, havres de Toronto et de Victoria (Port-McNicholl).

Manitoba.—Rivière Rouge.

Colombie-Britannique.—Rivière Colombie et Kootenay, rivière Fraser, Vancouver et Victoria.

Je désirerais faire une mention spéciale du travail des dragues *Mastodon, Fruhling* et *Québec,* qui a été très satisfaisant et pour lequel on doit des éloges aux capitaines et aux ingénieurs de ces dragues, pour les résultats produits par leur direction efficace et intelligente. Ces dragues sont de types différents: la *Mastodon* est à godets et élinde; elle a été employée pour élargir la passe First-Narrows à l'entrée du bras Burrard, à Vancouver; la *Fruhling* est une drague suceuse, elle a été employée près de l'embouchure de la rivière Fraser, C.-B.; la *Québec* est à cuiller, on la utilisée dans le havre de Hamilton, Ont., où de grandes améliorations ont été faites. Ces dragues ont exécuté beaucoup de travail à un coût relativement peu élevé.

Le ministère a récemment fait l'acquisition de deux dérocheuses Lobnitz. Ces bateaux sont fabriqués par la compagnie Lobnitz, de Renfrew, Ecosse. L'un d'eux est employé dans le havre de Victoria, Colombie-Britannique, et l'autre dans le havre de Bouctouche, N.-B. L'expérience a démontré que c'était un moyen très efficace et très peu dispendieux pour l'enlèvement du roc sous-marin. On trouvera une description complète du mode d'opération de ces machines à la page 345, de la partie IV, de ce volume.

Une autre innovation a aussi été faite sur les dragues du ministère, consistant dans le remplacement des appareils pour brûler le charbon par des appareils employant l'huile comme combustible. Jusqu'ici ces changements n'ont été faits que sur les vaisseaux suivants de la Colombie-Britannique; les dragues *Mastodon, Fruhling, King Edward* et *Ajax;* les remorqueurs *Point Grey, Point Ellis* et *Petrel* et le broyeur de roc *N° 1.* On a calculé que l'emploi de l'huile comme combustible devrait réduire de moitié les dépenses, faisant ainsi une économie annuelle de $25,000. Et ce n'est pas le seul avantage, car, outre l'économie dans le coût du combustible, il y a aussi une grande épargne réalisée par la diminution du nombre de chauffeurs et du temps employé autrefois pour l'approvisionnement de charbon, etc. Ce système donne aussi au feu une température plus uniforme, fait disparaître la fumée et la poussière, et assure un contrôle parfait des feux, qui peuvent être éteints dans l'espace d'une minute.

Quant au dragage à forfait, il est juste de remarquer que le coût par unité a été de beaucoup diminué, surtout dans les provinces de Québec et d'Ontario, où on a pu obtenir des prix de dix-neuf centins par verge cube, mesurée sur place, pour l'excavation dans la terre, et $2.50 par verge cube, mesurée sur place, pour l'excavation dans le roc solide, nécessitant l'emploi d'explosifs.

Jusqu'à cette année, aucun dragage par contrat n'avait été fait dans la Colombie-Britannique; tout l'ouvrage, dans cette province, avait été exécuté par les dragues du ministère. Lorsque l'amélioration de False-Creek eut été décidée, la flottille du gouvernement devint incapable de suffire. Des soumissions publiques furent demandées et un contrat fut adjugé à la compagnie Pacific Dredging. D'autres contrats, de moindre importance, furent subséquemment accordés dans d'autres parties de la province.

Au cours des dernières années, on a adopté une méthode plus perfectionnée pour étudier et traiter les demandes de dragage. Une formule type de rapport a été adoptée pour l'usage des ingénieurs de district, lorsqu'ils transmettent aux ministères les renseignements concernant le dragage qui sera requis. Par cette formule, tous les détails de l'ouvrage sont groupés d'une manière concise et claire, facilitant ainsi la considération de l'urgence et des nécessités de la situation. Cette méthode fait disparaître une grande partie des retards qui avaient lieu, pour se procurer les renseignements qui n'avaient pas été fournis. On a aussi établi un système de distribution du coût du dragage exécuté par les dragues du ministère, permettant de scruter soigneusement les dépenses faites sur chaque drague.

TELEGRAPHES.

Au cours de l'année 1912-13, le gouvernement a considérablement augmenté son réseau de lignes télégraphiques; au delà de 1,150 milles de lignes nouvelles ont été construites donnant une longueur totale de 9,792 milles. Les embranchements les plus importants ont été construits dans la Colombie-Britannique, les provinces des prairies et le Yukon. Dans la Colombie-Britannique on a construit les lignes Nakusp-Edgewood, de 37 milles de longueur, et Victoria-rivière Jordan, de 40 milles de longueur.

Les lignes suivantes ont été complétées dans le Nord-Ouest: Saint-Paul-Durlingville, 48 milles; Dunvegan-Lac Saskatoon, 76 milles; Battleford-Green Lake, 165 milles.

Dans le Yukon, les lignes suivantes ont été construites: 150-Mile House-Bella-Coola, 329 milles; rivière Fraser-lac Stuart, 40 milles, Lilloet-Pioneer Mines, 71 milles.

Dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse et de Québec, des embranchements de 97½ milles et 41 milles respectivement, ont été construits.

Le télégraphe est, après le service des postes, l'avantage le plus grand que le gouvernement peut accorder aux districts nouvellement colonisés; et chacun est d'accord pour reconnaître que les dépenses faites dans ce but sont amplement justifiées par les sacrifices que s'imposent chaque année, les pionniers, qui reculent toujours la limite de la civilisation et du développement.

Pour ne pas rester en arrière des compagnies commerciales de télégraphe, le gouvernement a introduit sur son réseau, le 1er avril 1912, les dépêches de nuit, qui peuvent être acceptées pendant les heures régulières de bureau et transmises le jour suivant. Le tarif régulier pour ces dépêches, ayant cinquante mots ou moins est le tarif régulier de jour pour dix mots, avec une charge additionnelle d'un cinquième de ce taux pour chaque dix mots ou moins, en plus. Les lignes raccordées au réseau du gouvernement, ont consenti à faire l'échange de ces messages, aux mêmes conditions, pour tous les points du Canada et les Etats-Unis. On n'a pas encore de rap-

port indiquant jusqu'à quel point ce service de dépêches est employé sur les lignes du gouvernement, mais son introduction n'a en aucune manière affecté le revenu.

En terminant, je dois exprimer ma profonde satisfaction pour l'assistance, qui m'a été donnée par les fonctionnaires en chef et les commis du ministère, dans l'accomplissement des devoirs importants qu'ils ont eu à remplir, ainsi que moi-même, durant l'année que je viens de mettre en revue.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. B. HUNTER,
Sous-ministre.

PARTIE II

RAPPORT DU COMPTABLE EN CHEF

POUR

L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS

1913

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DU COMPTABLE,
OTTAWA, 16 octobre 1913.

M. R. C. DESROCHERS,
Secrétaire,
Ministère des Travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel des dépenses encourues par le ministère pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1913.

Comme dans les années précédentes, ce rapport se divise en trois états tabulaires, savoir:—

L'Etat A, indiquant les sommes déboursées pour chaque ouvrage, sous les différents titres suivants: (1) construction et améliorations, (2) réparations, (3) personnel et entretien des édifices publics. Comme cet état serait trop surchargé s'il donnait en détail le coût de l'entretien des édifices publics, ces dépenses ont été condensées dans un seul item pour chaque province, et les détails ont été réservés pour l'Etat B.

L'Etat B, donnant séparément pour chaque édifice, le coût des loyers, des salaires, du chauffage, de l'éclairage et de l'eau.

L'Etat C, démontrant les sommes avancés par le gouvernement pour la construction de certains travaux d'un caractère semi-public, en vertu d'actes spéciaux du parlement, et après examen par les officiers du ministère. Le ministère n'a pas fait de transactions de ce genre durant l'exercice de 1912-13, et cet état est inséré seulement pour garder la continuité du rapport d'année en année.

Le montant total des dépenses pour le présent exercice financier a été de $18,844,223.60, soit une augmentation de $4,915,556.73.

Le travail fait par le personnel du bureau du comptable, en 1912-13, peut se résumer, brièvement comme suit:—

—	Nombre de chèques émis.	Montant.
		$ c.
Paiements directs par chèques du ministère—		
Emis par le bureau du comptable à Ottawa	72,701	5,977,407 42
Emis par les agents du ministère	20,223	1,605,740 31
Total des chèques	92,924	7,583,147 73
Paiements faits par chèques émis par le receveur général pour travaux sous contrats, etc., faits sur demande du comptable à l'Auditeur général.	1,719	11,261,076 17
Total des dépenses		18,844,223 90

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. G. KINGSTON,
Comptable en chef et contrôleur.

ÉTAT DES DÉPENSES

DURANT

L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1913

ETAT A.—Indiquant les sommes déboursées par le ministère des Travaux publics du Canada, durant l'exercice terminé le 31 mars 1913.

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
ÉDIFICES PUBLICS.				
Nouvelle-Ecosse.				
Amherst, bureau de poste, etc	1,089 30	305 90	.....	1,395 20
Annapolis, bureau de poste, etc	.....	112 15	.....	112 15
Antigonish, bureau de poste, etc	.....	37 30	.....	37 30
Arichat, bureau de poste, etc	.....	100 08	.....	100 08
Baddeck, bureau de poste, etc	806 08	5 70	.....	811 78
Bridgewater	.....	13 02	.....	13 02
Bridgetown, station entomologique	215 91	.....	.....	215 91
Canso, bureau de poste, etc	.....	410 07	.....	410 07
Dartmouth, bureau de poste, etc	.....	17 63	.....	17 63
Digby, bureau de poste, etc	.....	326 51	.....	326 51
Glace-Bay, bureau de poste, etc	.....	24 50	.....	24 50
Guysboro, bureau de poste, etc	.....	169 58	.....	169 58
Halifax, station. Quarantaine des bestiaux	.....	183 98	.....	183 98
" douanes	2,209 23	460 50	.....	2,669 73
" douane, pouvoir pour machines	.....	.....	337 80	337 80
" édifice d'immigration, détention	737 05	.....	.....	737 05
" édifice d'immigration	.....	667 32	.....	667 32
" Lawlor's Island, station de quarantaine	5,862 70	.....	.....	5,862 70
" bureau de poste	7,965 33	308 00	1,000 00	9,273 33
" bureau de poste, pouvoir pour machines	.....	.....	164 34	164 34
Inverness, bureau de poste, etc	1,255 00	332 94	.....	1,587 94
Kentville, bureau de poste, etc	2,234 45	26 95	.....	2,261 40
" ferme expérimentale	288 00	.....	.....	288 00
Liverpool, bureau de poste, etc	233 27	73 88	.....	307 15
Lunenburg, bureau de poste, etc	1,760 83	345 85	.....	2,106 68
Middleton, bureau de poste, etc	2,500 00	.....	.....	2,500 00
" douane	.....	323 86	.....	323 86
Nappan, ferme expérimentale	983 94	.....	.....	983 94
New-Glasgow, bureau de poste, etc	.....	496 78	.....	496 78
North Sydney	.....	3,243 12	.....	3,243 12
" quarantaine des bestiaux	545 75	.....	.....	545 75
" bureau de l'ingénieur de district (bâtisse de la Y.M.C.A.)	.....	36 30	.....	36 30
North Sydney, bâtisse d'immigration	.....	175 50	.....	175 50
Parrsboro, bureau de poste, etc	14,998 00	.....	.....	14,998 00
Pictou, douane	.....	649 89	.....	649 89
" bureau de poste	.....	414 69	.....	414 69
Point-Tupper-Junction, bureau de poste	67 17	.....	.....	67 17
Shelburne, édifice public	580 00	281 70	.....	861 70
Springhill, édifice public	.....	635 68	.....	635 68
Sydney, édifice public	.....	181 05	.....	181 05
Sydney-Mines, bureau de poste, etc	.....	22 72	.....	22 72
Truro, bureau de poste, etc	580 10	602 68	.....	1,182 78
Westville, bureau de poste, etc	.....	158 30	.....	158 30
Windsor, bureau de poste, etc	1,475 00	172 25	.....	1,647 25
" quarantaine des bestiaux	5,756 00	.....	.....	5,756 00
Wolfville, bureau de poste, etc	13,278 40	.....	.....	13,278 40
" station météorologique	.....	6 50	.....	6 50
Yarmouth, bureau de poste, etc	.....	275 26	.....	275 26
Chauffage, éclairage, eau,e tc., pour tous les édifices de la Nouvelle-Ecosse (pour détails voir page 40)	.....	.....	63,740 49	63,740 49
Totaux, Nouvelle-Ecosse	65,421 51	11,598 14	65,242 63	142,262 28

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ile-du-Prince-Edouard.				
Charlottetown, édifice fédéral	347 54	601 70	.....	949 24
" bâtisse de la marine et des pêcheries	.....	1,505 68	.....	1,505 68
" farme expérimentale	.....	25 00	.....	25 00
" bâtisse d'immigration	.....	137 80	.....	137 80
Georgetown, bureau de poste, etc	.....	26 46	.....	26 46
Montague, bureau de poste, etc	.....	179 15	.....	179 15
Souris, bureau de poste, etc	.....	569 75	.....	569 75
Summerside, arsenal	3,234 17	.....	.....	3,234 17
" bureau de poste, etc	5 11	190 03	.....	195 14
Tignish, bureau de poste, etc	15,297 23	.....	.....	15,297 23
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices de l'Ile-du-Prince-Edouard (pour détail v.p. 40)	.....	.....	10,405 40	10,405 40
Totaux, Ile-du-Prince-Edouard	18,884 05	3,235 57	10,405 40	32,525 02
Nouveau-Brunswick.				
Aroostook, édifice d'immigration	.....	25 00	.....	25 00
Bathurst, bureau de poste, etc	.....	132 99	.....	132 99
Campbellton, bureau de poste, etc	7,953 74	2 90	.....	7,956 64
Chatham, bureau de poste, etc. (agrandissement)	224 90	23 00	.....	247 90
" station de quarantaine	.....	1 80	.....	1 80
Dalhousie, bureau de poste, etc	.....	22 17	.....	22 17
Debec-Junction, édifice d'immigration	.....	71 08	.....	71 08
Fairville, bureau de poste, etc	9,827 12	.....	.....	9,827 12
Fredericton, bureau de poste, etc	522 59	456 15	.....	978 74
" édifice d'immigration	.....	2,584 17	.....	2,584 17
" station entomologique	529 04	.....	.....	529 04
Grand-Falls, bureau de poste, etc	5,717 81	.....	.....	5,717 81
" édifice d'immigration	.....	60 00	.....	60 00
Hampton, bureau de poste, etc	772 80	.....	.....	772 80
Hartland, bureau de poste, etc	6,446 63	.....	.....	6,446 63
Hillsborough, bureau de poste, etc	10,508 59	.....	.....	10,508 59
Marysville, bureau de poste, etc	.....	64 50	.....	64 50
Milltown, bureau de poste, etc	2,113 81	.....	.....	2,113 81
Moncton, bureau de poste, etc	.....	1,172 89	.....	1,172 89
Newcastle, bureau de poste, etc	.....	199 54	.....	199 54
Richibucto, bureau de poste, etc	.....	102 94	.....	102 94
St.Andrews, bâtisse d'immigration	.....	20 65	.....	20 65
St.George, édifice public	1,627 75	.....	.....	1,627 75
St-Jean, douane	2,644 62	164 50	.....	2,809 12
" quarantaine des bestiaux	.....	525 00	.....	525 00
" salle des exercices militaires	129,257 03	.....	.....	129,257 03
" hôpital de détention	230 13	.....	.....	230 13
" bureau de l'ingénieur	.....	151 70	.....	151 70
" bâtisse des immigrants	.....	595 15	.....	595 15
" Partridge-Island, station de quarantaine	11,891 39	.....	2,142 81	14,034 20
" bureau de poste	2,130 02	74 30	.....	2,204 32
" site pour nouveau bureau de poste	722 02	.....	.....	722 02
" banque d'épargnes	1,931 44	25 00	.....	1,956 44
" bureau de poste ouest (Carleton)	.....	25 00	.....	25 00
St-Stephens, bâtisse des immigrants	.....	15 00	.....	15 00
" bureau de poste, etc	.....	22 75	.....	22 75
Shediac, édifice public	999 25	.....	.....	999 25
Sussex, bureau de poste, etc	.....	33 32	.....	33 32
Tracadie, lazaret	3,511 16	.....	.....	3,511 16
Woodstock, bureau de poste	.....	138 15	.....	138 15
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices du Nouveau-Brunswick (pour détails v.p. 41)	.....	.....	45,864 49	45,864 49
Totaux, Nouveau-Brunswick	199,561 84	6,709 65	48,007 30	254,278 79

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec.				
Acton-Vale, bureau de poste, etc.	.....	152 20	.....	152 20
Arthabaskaville, bureau de poste, etc.	14,561 11	.....	.....	14,561 11
Aylmer, bureau de poste, etc.	.....	707 31	.....	707 31
Beauharnois, bureau de poste, etc.	922 05	.....	.....	922 05
Beauport, bureau de poste, etc.	2,535 24	.....	.....	2,535 24
Berthierville, bureau de poste, etc.	.....	42 45	.....	42 45
Buckingham, bureau de poste, etc.	.....	134 49	.....	134 49
Cap-Rouge, ferme expérimentale	6,135 54	.....	.....	6,135 54
Chicoutimi, bureau de poste, etc.	.....	629 48	.....	629 48
Coaticook, bureau de poste, etc.	.....	985 02	.....	985 02
Cookshire, bureau de poste, etc.	.....	1,391 40	.....	1,391 40
Covey-Hill, (Huntingdon) station entomologique	187 94	.....	.....	187 94
Drummondville, bureau de poste, etc.	.....	488 70	.....	488 70
Dundee, douane	.....	11 10	.....	11 10
East-Angus, édifice public	5,037 52	.....	.....	5,037 52
Farnham, bureau de poste, etc.	.....	89 34	.....	89 34
Fraserville, arsenal	1,862 40	.....	.....	1,862 40
" bureau de poste, etc.	.....	117 72	.....	117 72
Gaspé, bureau de poste, etc.	1,293 40	.....	.....	1,293 40
Granby, bureau de poste, etc.	.....	311 22	.....	311 22
Grand'Mère, bureau de poste, etc.	10,112 85	.....	.....	10,112 85
Grosse-Ile, station de quarantaine, améliorations	7,092 27	.....	.....	7,092 27
" station de quarantaine, nouveaux édifices.	40,252 67	.....	.....	40,252 67
Hochelaga, bureau de poste, etc.	363 52	.....	.....	363 52
Hull, bureau de poste, etc.	580 00	176 00	.....	756 00
Iberville, bureau de poste, etc.	.....	100 00	.....	100 00
Joliette, arsenal	22 40	.....	.....	22 40
" bureau de poste, etc.	596 76	86 87	.....	683 63
Knowlton, bureau de poste et arsenal	.....	16 30	.....	16 30
Lachine, bureau de poste, etc.	.....	170 48	.....	170 48
Lachute, bureau de poste, etc.	.....	155 02	.....	155 02
Laprairie, bureau de poste, etc.	.....	45 85	.....	45 85
L'Assomption, bureau de poste, etc.	.....	732 05	.....	732 05
Lévis, arsenal et hangar à canons	27,456 82	.....	.....	27,456 82
Lévis, burreau de poste, etc.	.....	127 96	.....	127 96
Longueuil, bureau de poste, etc.	.....	21 15	.....	21 15
Louiseville, bureau de poste, etc.	3,060 59	58 91	.....	3,119 50
Magog, bureau de poste, etc.	.....	127 50	.....	127 50
" arsenal	4 30	.....	.....	4 30
Maisonneuve, bureau de poste, etc.	516 72	.....	.....	516 72
Marieville, bureau de poste, etc.	7,721 01	.....	.....	7,721 01
Matane, bureau de poste, etc.	352 65	.....	.....	352 65
Mégantic, bureau de poste, etc.	9,742 05	17 60	.....	9,759 65
Montmagny, bureau de poste, etc.	318 05	56 14	.....	374 19
Montréal, gare Bonaventure (trucks)	.....	383 10	.....	383 10
" édif. des messageries de la douane (ancien).	1,044 87	710 58	.....	1,755 45
" douane (rue Canal)	.....	3 50	.....	3 50
" douane	1,710 96	460 45	.....	2,171 41
" entrepôt de vérification (ancien)	2,863 07	56 05	.....	2,919 12
" " " pouv. p. ascenseur.	.....	.....	739 95	739 95
" entrepôt de vérification (nouveau)	48,224 60	.....	.....	48,224 60
" bureau d'immigration	.....	442 18	.....	442 18
" bureau du Revenu de l'Intérieur	2,197 20	243 37	.....	2,440 57
" agence de la Marine et des Pêcheries	.....	24 20	.....	24 20
" nouvelles casernes	393 25	.....	.....	393 25
" nouvelle bâtisse de détention	25,053 95	.....	.....	25,053 95
" entrepôt de vérification (nouveau)	1,216 79	.....	.....	1,216 79
" bureau de poste (général)	201,107 22	176 84	.....	201,284 06
" bureau de poste, pouv. pour ascenseur, etc.	.....	.....	4,314 45	4,314 45
" station postale (Notre-Dame O.)	22,091 30	.....	.....	22,091 30
" station postale 'A' (gare Windsor)	.....	8 68	.....	8 68
" station postale 'B' (Ste-Catherines O.)	.....	567 85	.....	567 85
" station postale 'C' (rue Amherst)	53,722 21	113 71	.....	53,835 92
" station postale 'D' (Pointe-St-Charles)	860 98	8 50	.....	869 48

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.				
Montréal, station postale 'E' (St-Louis du Mile-End)	.....	125 05	.....	125 05
" station postale 'L' (Westmount)	28,526 11	.....	.....	28,526 11
" station postale 'S' (quartier Emard, Côte St-Paul)	20,273 92	.....	.....	20,273 92
" St-Laurent (Central)	25,024 25	.....	.....	25,024 25
" station postale 'H' (pour remplacee 'B')	282,203 80	.....	.....	282,203 80
Murray-Bay, bureau de poste, etc	7,964 70	.....	.....	7,964 70
Napierville, bureau de poste, etc	2,039 20	.....	.....	2,039 20
Nicolet, bureau de poste, etc	.....	46 06	.....	46 06
Nominingue, bâtisse d'immigration	.....	139 00	.....	139 00
Peribonka, bâtisse d'immigration	.....	3 07	.....	3 07
Pierreville, bureau de poste, etc	.....	217 12	.....	217 12
Plessisville, bureau de poste, etc	.....	128 44	.....	128 44
Quebec, citadelle, quartiers du Gouverneur-général	12,572 09	12 30	.....	12,584 39
" station du C. N. R. (trucks pour malles)	62 70	.....	.....	62 70
" station C. P. R. (trucks pour malles)	30 16	.....	.....	30 16
" agence de colonisation (rue St-Jean)	77 75	10 60	.....	88 35
" douane	92,501 18	400 05	.....	92,901 23
" bâtisse de détention	.....	2,622 60	.....	2,622 60
" manège militaire (agrandissement)	681 19	.....	.....	681 19
" est, (St-Roch) bureau de poste	219 86	999 75	.....	1,219 61
" est, (St-Roch) bureau de poste, pouvoir pour machines	.....	.....	50 00	50 00
" entrepôt de vérification	.....	639 03	.....	639 03
" entrepôt de vérification, (pouv. p. machines)	.....	.....	131 25	131 25
" bâtisse d'immigration (Jetée Louise	199,790 57	1,071 03	.....	200,861 60
" bureau du Rev. de l'Int. (Poids et mesures)	118 50	42 50	.....	161 00
" édifice de la Marine et des Pêcheries	.....	111 05	.....	111 05
" nouvelle bâtisse de détention (Parc Savard)	2,750 00	.....	.....	2,750 00
" observatoire	.....	453 94	.....	453 94
" mag. d'ordon. (au pied de la Côte du Palais)	35 00	.....	.....	35 00
" bureau de poste (agrandissement)	3,754 80	3,853 61	.....	7,608 41
" bureau de poste, pouvoir pour machines	.....	.....	968 75	968 75
" St-Sauveur bureau de poste	49 56	2 00	.....	51 56
Richmond, bureau de poste, etc	.....	234 20	.....	234 20
Rigaud, bureau de poste, etc	9,802 05	.....	.....	9,802 05
Rimouski, bureau de poste, etc	.....	103 60	.....	103 60
" bureau de l'ingénieur	238 90	.....	.....	238 90
Roberval, hangar d'immigration	351 85	75 29	.....	427 14
" bureau de poste, etc	4,226 43	.....	.....	4,226 43
Rock-Island, bureau de poste, etc	15,995 38	.....	.....	15,995 38
Ste-Agathe des Monts, bureau de poste, etc	2,074 55	.....	.....	2,074 55
Ste-Anne de Bellevue, bureau de poste, etc	.....	425 00	.....	425 00
Ste-Anne de la Pocatière, ferme expérimentale	356 05	.....	.....	356 05
Ste-Cunegonde, bureau de poste, etc	.....	2 03	.....	2 03
St-Eustache, bureau de poste, etc	21 98	.....	.....	21 98
St-Gabriel de Brandon, bureau de poste	2,079 08	.....	.....	2,079 08
St-Henri, bureau de poste, etc	641 19	74 68	.....	715 87
St-Hyacinthe, bureau du Revenu de l'Intérieur	.....	170 04	.....	170 04
" bureau de poste, etc	.....	334 47	.....	334 47
St-Jérôme, bureau de poste, etc	325 00	522 92	.....	847 92
St-Jean, douane	17 48	29 45	.....	46 93
" bureau de poste, etc	36 52	101 72	.....	138 24
St-Lambert, bureau de poste, etc	20,616 40	.....	.....	20,616 40
St-Laurent, bureau de poste, etc	294 37	.....	.....	294 37
Ste-Thérèse, bureau de poste, etc	5,816 45	.....	.....	5,816 45
Shawinigan-Falls, bureau de poste, etc	18,822 65	.....	.....	18,822 65
Sherbrooke, bureau de poste, etc	1,807 04	559 34	.....	2,366 38
Sorel, bureau de poste, etc	585 86	1,492 05	.....	2,077 91
Terrebonne, bureau de poste, etc	.....	199 08	.....	199 08
Thetford-Mines, bureau de poste, etc	123 59	280 41	.....	404 00
Trois-Rivières, bureau de poste, etc	153 05	418 17	.....	571 22
" édifice public, nouvel	7,010 14	.....	.....	7,010 14
Valleyfield, bureau de poste, etc	386 62	2,757 28	.....	3,143 90

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.				
Verdun, bureau de poste, etc	53 80			53 80
Victoriaville, bureau de poste, etc		89 97		89 97
Weedon-Station, bureau de poste, etc	2,190 38			2,190 38
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices de Québec (pour détails voir page 43)			207,550 46	207,550 46
Totaux, Québec	1,273,916 41	28,898 17	213,754 86	1,516,569 44
EDIFICES D'OTTAWA.				
Bâtisses des ministères—				
Edifice de l'Est (addition)	134,548 25			134,548 25
Edif. de l'Ouest—Atel. de photographie p. P.P.	762 40			762 40
Améliorations des lavabos	7,901 37			7,901 37
Edifices du Parlement—améliorations	10,966 31			10,966 31
Bâtisses des ministères et du Parlement en général:—				
Terrains (comprenant le pavage et le parc de la côte Major)	19,669 46		20,043 60	39,713 06
Terrains—enlèvement de la neige			3,632 94	3,632 94
Pouvoir pour ascenseurs, etc			14,594 90	14,594 90
Réparations et ameublement		276,972 33		276,972 33
Armoires d'acier	25,024 73			25,024 73
Service téléphonique			26,471 00	26,471 00
Sites pour nouvelles bâtisses du ministère:—				
Rue Sussex	34,668 36			
Rue Wellington, est	515 90			996,330 52
Rue Wellington, ouest	961,146 26			
Edifice des archives	512 91			512 91
Observatoire astronomique	19,873 27			19,873 27
Observatoire astronomique, pouvoir pour machine			211 78	211 78
Laboratoire de bactériologie		967 00		967 00
Ferme expérimentale	38,789 80			38,789 80
Ferme expérimentale, station de préparat. du tabac	2,075 00			2,075 00
Station d'essai des explosifs	706 56			706 56
Station d'essai des combustibles	27,309 99			27,309 99
Entrepôt de spiritueux méthyliques	2,924 30			2,924 30
Edifices des Mines (rue Sussex)	79,929 23			79,929 23
Galerie Nationale des Arts	49,018 96		720 00	49,738 96
Nouvelle bâtisse des douanes	91,538 94			91,538 94
Bureau de poste, pouvoir pour machine			266 40	266 40
Imprimerie Nationale	6,005 44			6,005 44
Rideau Hall	7,056 50	13,798 62	34,223 85	55,078 97
Terrains 12,016 17				
Neige 1,523 00			23,198 17	23,198 17
Combustible et lumière 9,000 00				
Gardien 659 00				
Musée Victoria	86,912 63			86,912 63
Chauffage, éclairage, etc., pour tous les édifices publics d'Ottawa (pour détails voir page 43)			477,866 95	477,866 95
Totaux, édifices publics d'Ottawa	1,607,856 57	291,737 95	601,229 59	2,500,824 11
Ontario (édifices d'Ottawa non compris.)				
Acton, bureau de poste, etc	2,814 32			2,814 32
Alexandria, bureau de poste, etc		470 83		470 83
Allandale, gare (trucks pour malles)		1 05		1 05
Almonte, bureau de poste, etc		255 47		255 47
Amherstburg, bureau de poste, etc		560 94		560 94
Athens, bureau de poste, etc	13,263 18			13,263 18
Aurora, bureau de poste, etc	2,012 00			2,012 00
Aylmer-Ouest, bureau de poste, etc	5,832 09			5,832 09

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et réparations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.				
Barrie, bureau de poste, etc	4,633 18	42 75		4,675 93
" station de chemin de fer (trucks pour malles)		1 05		1 05
Belleville, bureau de poste, etc	1,960 92	715 62		2,676 54
Berlin, bureau de poste, etc	402 66	302 75		705 41
Bowmanville, bureau de poste, etc	149 96	87 15		237 11
Bracebridge, bureau de poste, etc	112 96			112 96
" gare (trucks pour malles)		2 10		2 10
Brampton, bureau de poste, etc	156 40	4 50		160 90
Brantford, arsenal, terrain pour parade militaire	250 00			250 00
" bureau de poste, etc	328 65	82 68		411 33
" édifice public nouveau	44,846 38			44,846 38
Bridgeburg, bureau de poste, etc		220 43		220 43
Brockville, bureau de poste, etc	1,171 62	259 31		1,430 93
Campbellford, bureau de poste, etc	14 01			14 01
Cardinal, bureau de poste, etc	186 53			186 53
Carleton-Place, bureau de poste, etc		20 85		20 85
Cayuga, bureau de poste, etc		44 95		44 95
Chatham, bureau de poste, etc	1,548 22			1,548 22
Chesley, bureau de poste, etc	14,799 77			14,799 77
Clinton, bureau de poste, etc		19 55		19 55
Cobourg, bureau de poste, etc	431 77	256 18		687 95
Collingwood, station chemin de fer (trucks p. malles)		1 05		1 05
" bureau de poste, etc	12,588 99			12,588 99
Cornwall, bureau de poste, etc	1,344 21	645 94		1,990 15
Deseronto, bureau de poste		455 23		455 23
Dresden, bureau de poste	8,997 32			8,997 32
Dundas, bureau de poste	23,499 14	14 38		23,513 52
Durham, bureau de poste	4,615 00			4,615 00
Eganville, bureau de poste	605 85			605 85
Elora, bureau de poste	3,297 80			3,297 80
Elmira, bureau de poste	2,096 90			2,096 90
Essex, bureau de poste	16,415 05			16,415 05
Fergus, bureau de poste	4,427 84	0 25		4,428 09
" pouvoir pour machines			17 75	17 75
Fort-Frances bâtisse d'immigration		62 00		62 00
" édifice public	15,077 70			15,077 70
Fort-William, bureau de poste	719 95	78 97		798 92
" douane et entrepôt de vérification	48,118 20			48,118 20
Galt, bureau de poste, etc	1,120 89	42 30		1,163 19
Gananoque, bureau de poste (addition)	24,887 13	107 30		24,994 43
" douane		170 65		170 65
Glencoe, bureau de poste, etc		27 32		27 32
Goderich, bureau de poste (addition)	2,700 06	221 16		2,921 22
Grafton, bureau de poste, etc		0 93		0 93
Gravenhurst, gare (trucks pour malles)		1 05		1 05
Grimsby, bureau de poste, etc	3,549 24			3,549 24
Guelph, bureau de poste, etc	3,306 98	1,180 14		4,487 12
Hamilton, douane (ancien bureau)	11 20	7 15		18 35
" manège militaire	1,024 71			1,024 71
" entrepôt de vérification (nouveau bureau)	163 48			163 48
" StationGrand-Tronc (trucks pour malles)	110 00			110 00
" bâtisse d'immigrantion		50 65		50 65
" bureau du Revenu de l'Intérieur	101 77	397 00		498 77
" bureau de poste, etc	2,464 04	1,388 86		3,852 90
" pouvoir pour machines			39 24	39 24
" station postale "B"	89 47	6 50		95 97
Hanover, bureau de poste, etc	1,613 65			1,613 65
Harriston, bureau de poste, etc	9,619 29			9,619 29
Hawkesbury, bureau de poste, etc		36 18		36 18
Hespeler, bureau de poste, etc	24 00			24 00
Huntsville, gare (trucks pour malles)		1 05		1 05
Ingersoll, gare (trucks pour malles)		56 94		56 94
Kemptville, bureau de poste, etc	2,070 36			2,070 36
Kenora, bureau de poste, etc		142 15		142 15

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.				
Kincardine, bureau de poste, etc		116 08		116 08
Kingston, douane		388 39		388 39
" bureau du Revenu de l'Intérieur		155 32		155 32
" station de la Junction (trucks pour malles)	61 75			61 75
" bureau de poste, etc	30,526 98	852 32		31,379 30
" améliorations du C.M.R., dortoir pour les cadets	36,389 38			36,389 38
Kingsville, bureau de poste, etc	29 19			29 19
Lakefield, bureau de poste, etc	2,036 52			2,036 52
Leamington, bureau de poste, etc	1,336 00	103 70		1,439 70
Lindsay, bureau de poste, etc	1,045 99	142 13		1,188 12
Listowel, bureau de poste, etc	18,557 83			18,557 83
London, douane	431 74	943 38		1,375 12
" bâtisse d'immigration		35 35		35 35
" édifices militaires		10 00		10 00
" bureau de poste	677 73	932 11		1,609 84
McNichol, douane	194 76			194 76
Markdale, gare (trucks pour malles)		1 05		1 05
Markham, bureau de poste, etc	16 00			16 00
Midland, bureau de poste, etc	9,123 14			9,123 14
Milton, bureau de poste, etc	1,809 07			1,809 07
Milverton, bureau de poste, etc	44 00			44 00
Mitchell, bureau de poste, etc	10,469 24			10,469 24
Morrisburg, bureau de poste, etc		288 00		288 00
Mount-Forest, édifice public	6,031 88			6,031 88
Napanee, bureau de poste, etc		129 62		129 62
Newmarket, bureau de poste, etc	4,822 65			4,822 65
Niagara-Falls, arsenal	9,999 41			9,999 41
" bâtisse de l'immigration		17 00		17 00
" bureau de poste	3,630 17	168 63		3,798 80
North-Bay, bureau de poste, etc	1,010 40	428 51		1,438 91
Orangeville, bureau de poste, etc		14 68		14 68
Orillia, bureau de poste, etc	282 06	134 58		416 64
" station de chemin de fer (trucks pour malles)		2 10		2 10
Oshawa, bureau de poste, etc	1,589 04	17 50		1,606 54
Owen-Sound, bureau de poste, etc		165 82		165 82
Palmerston, bureau de poste, etc	165 03			165 03
Paris, bureau de poste, etc	160 65	60 15		220 80
Parkhill, bureau de poste, etc		11 75		11 75
Pembroke, bureau de poste, etc	2,803 99	102 69		2,906 68
Penetanguishene, douane		22 96		22 96
" stat. de ch. de f. (trucks p. malles)		1 05		1 05
Perth, bureau de poste, etc	7,792 45			7,792 45
Peterboro, douane	254 51	217 46		471 97
" bureau de poste (addition)	2,709 43	431 16		3,140 59
Petrolea, bureau de poste, etc	136 42	59 30		195 72
Picton, bureau de poste, etc		972 21		972 21
Porcupine, douane	354 21			354 21
Port-Arthur, arsenal	4,961 54			4,961 54
" douane et entrepôt de vérification	59,426 87			59,426 87
" bâtisse d'immigration		586 14		586 14
" bureau de poste (addition)		174 97		174 97
Port-Colborne, bureau de poste, etc	870 40	38 48		908 88
Port-Hope, bureau de poste, etc	6,855 53	73 90		6,929 43
Port-McNichol, douane		5 00		5 00
Port-Perry, bureau de poste, etc	13,790 15			13,790 15
Prescott, édifices publics	282 03	339 84		621 87
Preston, bureau de poste, etc	6,045 47			6,045 47
Renfrew, bureau de poste, etc	1,683 09	135 43		1,818 52
Sandwich, bureau de poste, etc		22 60		22 60
Sarnia, bureau de poste, etc	1,731 39	87 11		1,818 50
Sault-Ste-Marie, bureau de poste, etc	7,958 03	324 32		8,282 35
" bâtisse d'immigration		74 00		74 00
Seaforth, bureau de poste, etc	14,872 39			14,872 39
Shelburne, bureau de poste, etc	1,256 00			1,256 00

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.				
Simcoe, bureau de poste, etc		110 35		110 35
" station de ch de fer (trucks pour malles)	62 59			62 59
Smiths-Falls, bureau de poste, etc		83 65		83 65
Steelton, bureau de poste, etc	5,087 85			5,087 85
Stratford, bureau de poste, etc	1,130 04	445 38		1,575 42
Strathroy, bureau de poste, etc		206 15		206 15
St-Catharines, bureau de poste, etc	2,884 15	127 24		3,011 39
" ferme expérimentale	112 60			112 60
St-Mary's, bureau de poste, etc		164 61		164 61
St-Thomas bureau de poste, etc		115 20		115 20
Sudbury, bureau de poste, etc	20,059 65			20,059 65
Tilbury, bureau de poste, etc	14,320 83			14,320 83
Tilsonburg, bureau de poste, etc	14,690 31			14,690 31
Toronto, douane	772 45	231 71		1,004 16
" douane, pouvoir pour ascenseurs			129 60	129 60
" bureau de l'ingénieur de district (édifice Confederation Life)		205 00		205 00
" douane	19,205 24	1,251 82		20,457 06
" entrepôt de vérifi, pouvoir pour machines			122 79	122 79
" Messageries des douanes		106 50		106 50
" bâtisse d'immigration (gare Union)		5 05		5 05
" bureau du Revenu de l'Intérieur	665 80	266 71		932 51
" observatoire météorologique	507 65	192 60		700 25
" édifices militaires (baraques)	2,726 79			2,726 79
" édifice militaire (bâtisse des nou. magasins)	500 00			500 00
" bur. de poste, gar, p. c. auto (Richmond st.)	80,648 90			80,648 90
" bureau de poste, garage pour camions auto, (Richmond st.), pouvoir pour machines			51 35	51 35
" bureau de poste, garage pour camions auto, (Duchess st.)	631 71	76 35		708 06
" bureau de poste	16,248 85	1,629 05		17,877 90
" bureau de poste, pouvoir pour ascenseurs			670 06	670 06
" station postale "A"	222 85	277 00		499 85
" station postale "A", pouvoir pour machines			163 62	163 62
" station postale "B"		27 84		27 84
" station postale "C"		141 84		141 84
" station postale—rue Collège—ave. Spadina	50,102 05			50,102 05
" station postale "D"		352 57		352 57
" station postale "E"		246 60		246 60
" station postale "E", pouvoir pour machines			32 33	32 33
" station postale "F"		1,037 82		1,037 82
" station postale, est "G"	35,016 90	136 33		35,153 23
" station postale, nord "K"	25,139 21	104 21		25,243 42
" station postale temporaire (exposition)		156 65		156 65
Trenton, bureau de poste, etc		649 10		649 10
Uxbridge, bureau de poste, etc	13,285 08			13,285 08
Walkerton, bureau de poste, etc		14 80		14 80
Walkerville, bureau de poste, etc	50 00			50 00
" douane	295 48			295 48
Wallaceburg, bureau de poste	979 94			979 94
Waterloo, bureau de poste	17,418 86	20 00		17,438 86
Watford, bureau de poste	2,636 10			2,636 10
Welland, bureau de poste		143 46		143 46
Whitby, bureau de poste		60 19		60 19
Wiarton, bureau de poste	106 86			106 86
Willow-Creek, quarantaine du bétail	100 00			100 00
Windsor, bateau pour douane	474 18			474 18
" quarantaine des bestiaux		263 30		263 30
" bureau de poste, etc	422 21	899 27		1,321 48
Wingham, bureau de poste, etc	135 85	74 44		210 29
Woodstock, arsenal		36 50		36 50
" bureau de poste, etc		207 56		207 56
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour tous les édifices publics d'Ontario (pour détails voir page 45)			172,608 21	172,608 21
Totaux, Ontario (édif. d'Ottawa non compris)	890,440 33	27,296 95	173,834 95	1,091,572 23

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Manitoba.				
Bannerman, quarantaine des bestiaux	.....	241 27	.....	241 27
Brandon, ferme expérimentale	388 28	50 00	.....	438 28
" bâtisse d'immigration	.....	104 08	.....	104 08
" bureau de poste (addition)	2,002 38	409 34	.....	2,411 72
Carman, bureau de poste	18 55	.....	.....	18 55
Dauphin, bureau de poste	.....	456 15	.....	456 15
Douglas, station forestière	61 87	.....	.....	61 87
Emerson, quarantaine des bestiaux	1,274 45	.....	.....	1,274 45
" bâtisse d'immigration	2,319 60	.....	.....	2,319 60
" bureau de poste, etc	.....	55 45	.....	55 45
" bureau de poste, pouvoir pour machines	.....	.....	17 25	17 25
Kellwood, station forestière	114 00	.....	.....	114 00
Melita, bureau de poste, etc	1,418 40	.....	.....	1,418 40
Minnedosa, édifice public (avec accommodation pour arsenal)	436 79	.....	.....	436 79
Morden, bureau de poste	306 27	.....	.....	306 27
Neepawa, bureau de poste	.....	107 35	.....	107 35
Portage-la-Prairie, bureau de poste	13,152 10	65 48	.....	13,217 58
Ratlin, station forestière	63 53	.....	.....	63 53
St-Boniface, bureau de poste, etc	.....	117 41	.....	117 41
" bureau de poste, etc., pouvoir p. machines	.....	.....	1 03	1 03
Selkirk, bureau de poste, etc	.....	87 50	.....	87 50
Souris, bureau de poste, etc	2,358 22	1,265 96	.....	3,624 18
Virden, bureau de poste, etc	6,292 94	.....	.....	6,292 94
" bâtisse d'immigration	.....	45 00	.....	45 00
Winnipeg, station du Can. Northern (trucks p. malles)	.....	25 50	.....	25 50
" station du Pac.-Can. (trucks pour malles)	117 60	.....	.....	117 60
" douane	2,152 91	151 00	.....	2,303 91
" douane, pouvoir pour machines	.....	.....	100 26	100 26
" entrepôt de vérification	1,941 36	50 00	.....	1,991 36
" entrep. de vérific., pouvoir pour machines	.....	.....	218 77	218 77
" édifice pour l'exposition du grain (bâtisse d'immigration n° 5)	.....	3 56	.....	3 56
" bâtisses d'immigration	2,026 67	1,438 09	.....	3,464 76
" bureau des Indiens, Poids et Mesures (Bawlf Bloc)	437 85	.....	.....	437 85
" bureau des Indiens, Poids et Mesures (Bawlf Bloc) pouvoir pour machines	.....	.....	29 41	29 41
" bureau de poste	7,717 95	305 50	.....	8,023 45
" bureau de poste, pouvoir pour machines	.....	.....	403 46	403 46
" station postale 'A' (au nord ligne Pac.-Can.)	634 71	200 72	.....	835 43
" station postale 'B'	.....	158 55	.....	158 55
" bureau du commissaire des chemins de fer	49 20	.....	.....	49 20
" édifices divers, paiement pour pavage, égouts, etc	13,000 00	.....	.....	13,000 00
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour toutes les bâtisses de Manitoba (voir détails page 46)	.....	.....	71,602 06	71,602 06
Totaux, Manitoba	58,285 63	5,337 91	72,372 24	135,995 78
Saskatchewan et Alberta.				
Alsask, bâtisse d'immigration	.....	6 55	.....	6 55
Banff, bâtisse pour parcs	.....	244 23	.....	244 23
Bassano, bureau de poste, etc	48 04	.....	.....	48 04
Battleford, bâtisse d'immigration	.....	35 00	.....	35 00
" édifice public	4,271 48	.....	.....	4,271 48
Biggar, bâtisse d'immigration	24 25	18 50	.....	42 75
Calgary, entrepôt de vérification	120,542 92	82 60	.....	120,625 52
" bur. de l'inspecteur du gaz et de l'électricité	.....	84 10	.....	84 10
" bâtisse pour l'inspection du grain	.....	30 00	.....	30 00
" bâtisse d'immigration	23,365 40	17 90	.....	23,383 30
" bureau du Revenu de l'Intérieur	27 60	.....	.....	27 60

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Saskatchewan and Alberta—Suite.				
Calgary, bureau du commissaire d'irrigation	1,254 20	111 70		1,365 90
" nouveau bureau de poste	205,378 42			205,378 42
" station d'observation, arpentage géodésique		71 09		71 09
" bur. du commissaire d. ch. de f. (édi. Bruner)	416 25			416 25
" bureau de poste (temporaire)	3,107 55	1,432 89		4,540 44
" bur. de poste, (temp.) pouvoir p. machines			295 00	295 00
" bureau des Poids et Mesures (édifice Costello)	570 00			570 00
Carlyle, station forestière	90 87			90 87
Castor, bâtisse d'immigration	26 25			26 25
Coutts, quarantaine des bestiaux	2,200 00			2,200 00
Edmonton, bureau des terres fédérales	631 46	5 05		636 51
" douane		68 00		68 00
" entrepôt de vérification		50 00		50 00
" bureau du Revenu de l'Intérieur		27 76		27 76
" bâtisse d'immigration		1,114 44		1,114 44
" bureau de poste, etc	5,074 64	748 10		5,822 74
" bur. de poste, etc., pouvoir p. machineries			705 22	705 22
Edson, station forestière	229 00			229 00
" bâtisse d'immigration	23 50	93 00		116 50
Entwhistle, bâtisse d'immigration		29 00		29 00
Estevan, bureau de poste, etc		170 60		170 60
Grand-Prairie, bureau des terres fédérales	198 84			198 84
Gravelbourg, bâtisse d'immigration	4,548 90			4,548 90
" bureau de télégraphe, etc	2,295 25			2,295 25
Grouard, bureau des terres fédérales	45 00			45 00
Humboldt, bureau de poste, etc	25,000 00			25,000 00
Indian-Head, ferme expérimentale	21,775 94			21,775 94
" station forestière	5,145 24			5,145 24
Kerr-Robert, bâtisse d'immigration	544 63			544 63
Lacombe, ferme expérimentale	599 19			599 19
Lethbridge, douane et bureau des terres fédérales	360 67	190 45		551 12
" ferme expérimentale	802 37			802 37
" bâtisse d'immigration		223 20		223 20
" bureau de poste, etc		114 46		114 46
" édifice public (nouvel)	43,475 84			43.475 84
Lloydminster, bâtisse d'immigration		0 15		0 15
" bureau de poste, etc	27,305 25			27,305 25
Macleod, douane		200 15		200 15
Maple-Creek, bureau de poste	964 91	184 85		1,149 76
" bureau des terres fédérales	257 40			257 40
Medicine-Hat, bâtisse d'immigration		61 26		61 26
" bureau de poste, etc	1,005 15	409 60		1,414 75
Melfort, bureau de poste, etc	30,011 20			30,011 20
Moosejaw, bureau des terres fédérales		70 00		70 00
" bâtisse d'immigration	1,057 64	36 05		1,093 69
" bureau du Revenu de l'Intérieur		10 00		10 00
" bureau de poste, etc	603 46	218 65		822 11
" édifice public (nouvel)	99,943 10			99,943 10
" service des malles par chemin de fer	688 51			688 51
North-Battleford, bâtisse d'immigration		39 10		39 10
" bureau de poste, etc	174 80			174 80
North-Portal, quarantaine des bestiaux	2,042 56			2,042 56
" bâtisse d'immigration		40 00		40 00
Pincher-Creek, station forestière	75 00			75 00
Prince-Albert, bâtisse d'immigration		250 50		250 50
" pénitencier	236 20			236 20
" bureau de poste	225 90	590 37		816 27
Red-Deer, édifice public	1,993 41	118 90		2,112 31
Régina, arsenal et manège militaire	200 00			200 00
" bureau des terres fédérales		165 48		165 48
" bâtisse d'immigration		7,25		7 25
" édifice public (parachèvement)	10,046 76	384 59		10,431 35
" édifice public, pouvoir pour machines			306 90	306 90
" station de chemin de fer (trucks pour malles)	111 43			111 43

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Saskatchewan et Alberta—Suite.				
Rosthern, ferme expérimentale	706 30	.....	.....	706 30
Saskatoon, bureau du Revenu de l'Intérieur	240 75	.....	.....	240 75
" bâtisse d'immigration	5 00	687 45	.....	692 45
" pépinière	368 18	.....	.....	368 18
" bureau de poste, etc	5,183 20	.....	.....	5,183 20
Strathcona, arsenal	23,713 93	.....	.....	23,713 93
" édifice public	17,531 64	101 05	.....	17,632 69
" bâtisse d'immigration	.....	102 33	.....	102 33
Swift-Current, douane	266 25	.....	.....	266 25
" bureau des terres fédérales	.....	75 00	.....	75 00
" bâtisse d'immigration	.....	133 49	.....	133 49
" bureau de poste	378 80	.....	.....	378 80
Tisdale, bâtisse d'immigration	.....	11 80	.....	11 80
Vegreville, bâtisse d'immigration	.....	95 05	.....	95 05
Viking, bâtisse d'immigration	110 00	87 40	.....	197 40
Wadena, ferme expérimentale	20 10	.....	.....	20 10
" bâtisse d'immigration	.....	23 65	.....	23 65
Wetaskiwin, bureau de poste, etc	20,233 32	11 95	.....	20,245 27
Weyburn, bureau de poste, etc	25,138 62	.....	.....	25,138 62
Wilkie, bâtisse d'immigration	.....	18 00	.....	18 00
Yorkton, bureau de poste, etc	281 00	553 05	.....	834 05
Chauff., éclair., eau, etc., pour tous les édif. pub. de Saskatchewan et Alberta (p. détails voir page 47)	.....	.....	98,333 18	98,333 18
Totaux, Saskatchewan et Alberta	743,193 47	9,655 74	99,640 30	852,489 51
Colombie-Britannique.				
Agassiz, ferme expérimentale	11,014 00	.....	.....	11,014 00
" quarantaine des bestiaux	192 10	.....	.....	192 10
Ashcroft, bureau de poste, etc	1,527 25	.....	.....	1,527 25
Atlin, bureau de poste, etc	.....	214 55	.....	214 55
Chilliwack, bureau de poste, etc	34,822 29	.....	.....	34,822 29
Comox, bureau de poste, etc	4,105 16	.....	.....	4,105 16
Cranbrook, bureau de poste, etc	33,365 20	3 00	.....	33,368 20
Cumberland, bureau de poste, etc	1,615 11	23 55	.....	1,638 66
Duncan-Station, bureau de poste, etc	10,069 65	.....	.....	10,069 65
Fernie, manège militaire	35 40	.....	.....	35 40
" bureau de poste	.....	72 59	.....	72 59
Grand-Forks, édifice public	28,226 45	.....	.....	28,226 45
Greenwood, bureau de poste, etc	375 64	.....	.....	375 64
Huntington, douane	93 50	.....	.....	93 50
Kamloops, édifice public (nouvel)	1,644 35	463 21	.....	2,107 56
Keremeos, quarantaine des bestiaux	3,003 50	.....	.....	3,003 50
Kelowna, douane	203 19	.....	.....	203 19
Ladysmith, bureau de poste, etc	.....	141 00	.....	141 00
Merritt, bureau de poste	3,919 25	.....	.....	3,919 25
Mission-City, bâtisse d'immigration	.....	113,28	.....	113 28
" bureau de poste, etc	2,501 50	.....	.....	2,501 50
Nanaïmo, bureau de poste, etc. (agrandissement)	11,058 98	173 75	.....	11,232 73
Nelson, bureau de poste, (addition)	5,832 11	218 83	.....	6,050 94
New-Westminster, entrepôt de vérification	990 00	.....	.....	990 00
" " pêcheries et bureau des Sauvages	.....	108 82	.....	108 82
" " bâtisse d'immigration	.....	30 00	.....	30 00
" " bureau de poste, etc	1,253 97	691 19	.....	1,945 16
North-Vancouver, bureau de poste, etc	80,000 00	203 44	.....	80,203 44
Port-Alberni, douane	352 45	.....	.....	352 45
Prince-Rupert, édifice public, etc	79,069 50	173 40	.....	79,242 90
" édifice des pêcheries	156 87	.....	.....	156 87
" station de quarantaine	1,565 03	.....	.....	1,565 03
Revelstoke, édifice public	176 08	.....	.....	176 08
Rossland, bureau de poste, etc	320 00	400 15	.....	720 15

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
EDIFICES PUBLICS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Fin.				
Soda-Creek, bureau de poste, etc	2,305 25			2,305 25
Union-Bay, bureau de poste, etc	13 70			13 70
Vancouver, bur. canadien de messageries des douanes		4 50		4 50
" manège militaire	49,999 99			49,999 99
" entrepôt de vérification	214,019 82	214 75		214,234 57
" bureau de poste (nouveau)	18,377 18	3,044 12		21,421 30
" " " pouv. p. mach.			464 35	464 35
" bureau de poste (ancien)	909 00	588 87		1,497 87
" station postale ('C')	25,586 43			25,586 43
" édif. du service des malles par ch. de fer.	4,926 07			4,926 00
" outillage fumigatoire de soufre oxydé	2,600 00			2,600 07
Vernon, bureau de poste, etc	10,192 47	55 76		10,248 23
Victoria, entrepôt de vérification (édif. Amos Molden)	1,492 90			1,492 90
" " " pouv. pour machines			10 60	10 60
" bâtisse de détention pour les immigrants	2,991 12	502 80		3,493 92
" bureaux de la Marine et des Sauvages, autrefois bureaux de douane	491 30	508 77		1,000 07
" pouvoir pour les machines			14 85	14 85
" bureau de poste (nouveau)	11,422 46	3,379 46		14,801 92
" pouvoir pour machines			414 91	414 91
" bureau de poste (ancien)		784 24		784 24
" outillage fumigatoire de soufre oxydé	2,600 00			2,600 00
Waneta, douane	263 40			263 40
White-Rock, quarantaine des bestiaux	2,705 00			2,705 00
Williams-Head, station de quarantaine	19,961 41	202,00		20,163 41
Chauff., éclair., eau, etc., pour tous les édif. pub. de la Colombie-Britannique (pour dét. voir page 48)			68,469 56	68,469 56
Totaux, Colombie-Britannique	688,346 03	12,316 03	69,374 27	770,036 33
Territoire du Yukon.				
Carcross, douane	113 00			113 00
White-Horse, bureau de poste, etc	3,046 78			3,046 78
Chauffage, éclairage, eau, etc., pour toutes les bâtisses du territoire du Yukon			61,951 63	61,951 63
Totaux, territoire du Yukon	3,159 78		61,951 63	65,111 41
Edifices publics en général.				
Annonces de soumissions p. charbon, édifices fédéraux			1,895 81	1,895 81
Drapeaux pour édifices fédéraux			1,982 57	1,982 57
Impressions, papeterie, instrum., frais de voy., etc			19,483 25	19,483 25
Salaires des commis des travaux			35,858 79	35,858 79
Totaux, édifices publics en général			59,220 42	59,220 42

PORTS ET RIVIÈRES.	Dragage.				
Nouvelle-Ecosse.					
Abercrombie, quai	4,311 44				4,311 44
Alder-Point (co. du Cap-Breton)	14,263 36				14,263 36
Amaguadees-Pond (Baie-Castle), prolongement du quai		300 04			300 04
Amherst, quai	5,621 42	214 80			5,836 22
Amherst-Point, quai			503 37		503 37
Anderson's-Cove, brise-lames		2,999 59			2,999 59
Annapolis, brise-glace		21,570 18			21,570 18
Antigonish, quai			67 06		67 06
Arichat, mur de soutènement		600 00			600 00

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite.					
Arisaig, quai		1,566 94			1,566 94
Arnold's-Cove	255 92				255 92
Avonport, brise-lames		2,000 00			2,000 00
Avon-River, digues		2,028 94			2,028 94
Babin's-Cove, quai			191 65		191 65
Baddeck, quai			417 22		417 22
" McKay's-Point	1,847 20				1,847 20
" quai McDonald	326 26				326 26
" vieille jetée et quai lesté	1,200 68				1,200 68
Barrington's-Cove (v. Sydney-Mines)					
Bass-River, quai			1,849 74		1,849 74
Battery-Point, brise-lames		2,634 48			2,634 48
Bear-Cove, enlèvement du roc		500 03			500 03
Bear-River, quai		4,703 53			4,703 53
Belliveau-Cove, brise-lames		1,699 98			1,699 98
Big-Lorraine	5,619 83				5,619 83
Black-Hole havre, enlèv. des cailloux		49 75			49 75
Black-Point (Grand-Riv.) br.-lames			508 43		508 43
Blanch, brise-lames		1,998 90			1,938 90
Blondin, (voir Whitewaters)					
Boisdale, nouveau quai		66 90			66 90
Breen's-Pond, brise-lames		13,099 99			13,099 99
Bridgewater	21 33				21 33
Broad-Cove-Marsh, quai			33 49		33 49
Brooklyn-Harbour, à l'embouchure	698 57				698 57
" brise-lames		49,125 37			49,125 37
Brûlé, quai		2,010 44			2,010 44
Burke's-Head, brise-lames		15,085 00			15,085 00
Burlington, quai			600 00		600 00
Burying-Island, brise-lames			50 00		50 00
Canada-Creek, brise-lames			169 35		169 35
Cape-Auget, quai		276 20			276 20
Cap-Rouge, brise-lames		16,518 50			16,518 50
Cape-Island, quai, (voir Centreville)					
Caribou Island, chaussée		1,400 02			1,400 02
Carr's-Brook, quai		97 23			97 23
Centreville (Cape-Island) quai		2,325 95			2,325 95
Centreville (Trout-Cove) brise-lames		37,500 10			37,500 10
Cheggogin, éperon		984 05			984 05
Chester, compléter canal	2,299 00				2,299 00
Chéticamp, quai (Eastern-Harbour)	8,726 27		199 35		8,925 62
Church-Point, vannes		369 34			369 34
Cole-Harbour, quai		22 55			22 55
Coffin's-Island	579 75				579 75
Cottage-Cove, brise-lames		1,200 07			1,200 07
Cow-Bay (Port-Morien)		2,999 99			2,999 99
Creignish, débarcadère		2,650 26			2,650 26
Cribbin's-Point, quai			1,000 45		1,000 45
Croft's-Cove, débarcadère			1,001 50		1,001 50
Delaps-Cove, havre, améliorations		1,375 49			1,375 49
D'Escousse	2,222 08				2,222 08
Devil's-Island, brise-lames		13,862 59			13,862 59
Digby-harbour, améliorations	15,321 18	5,640 93			20,962 11
Diligent-River, quai		2,486 71			2,486 71
Drum-Head, quai		492 94			492 94
Duncan's-Cove, brise-lames		7,120 00			7,120 00
East-Bay quai, approches		80 00			80 00
East-Chezzetcook, brise-lames		7,042 20			7,042 20
Eastern-Harbour, (voir Cheticamp.)					
Eastern-Passage, brise-lames			193 45		193 45
Eastern-Point (comté de Lunenburg)	599 92				599 92
East-Jeddore, quai			336 67		336 67
East-River (comté de Pictou)	49,137 19				49,137 19
East-Ship-Harbour, quai		1,000 01			1,000 01

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite.					
Ecum-Secum, quai		599 89			599 89
Eel Brook, quai		1,020 50			1,020 50
Englishtown, quai			8 81		8 81
Falls-Point, (voir Woods-Harbour.)					
Feltzen-South (Spindler's-Cove), brise-lames		103 40	466 55		569 95
Finlay Point, quai		1,000 00			1,000 00
Five Islands, quai			452 24		452 24
Fourchu, quai		1,281 30			1,281 30
Fox-Island, prolongement du br.-lames		1,894 84			1,894 84
French-River (rive nord), brise-lames		12 58			12 58
Fruid's-Point, enlèvement du roc		3,227 25			3,227 25
Gabarus-Harbour, quai		23 40			23 40
Gillis-Point (est), quai		2,091 49			2,091 49
Glace-Bay, ouvrage de protection		780 49			780 49
Grand-Narrows, quai			229 25		229 25
Grand-Etang, ouvrage de protection	6,350 19		3,000 00		9,350 19
Great-Village, bassin d'amarrage au quai		497 45			497 45
Hall's-Harbour, brise-lames			785 54		785 54
Hampton, prolongement du brise-lames		548 05			548 05
Hantsport, quai		19 43			19 43
Harbour-au-Bouche, quai			124 58		124 58
Harbourville, brise-lames			999 65		999 65
Herring-Cove, quai		1,332 22			1,332 22
Herring-Rocks, (voir Port-Joli.)					
Inverness, port, améliorations		2,596 90			2,596 90
Joggins-Mines, brise-lames		1,348 60			1,348 60
Jones-Harbour, enlèvement du roc		900 00			900 00
Kelly's-Cove, ancien brise-lames			348 64		348 64
Kingsport, brise-lames			386 95		386 95
Kraut Point, quai		2,501 39			2,501 39
Lahave-River	3,888 96				3,888 96
L'Ardoise, brise-lames			799 94		799 94
Larry's-River	20,780 20				20,780 20
Leitch's Creek, quai		849 85			849 85
Leonard's-Cove, brise-lames		899 88			899 88
Litchfield, brise-lames		2,580 02			2,580 02
Little-Anse, brise-lames		15,972 50			15,972 50
Little-Bras-d'Or, brise-lames	2,090 32	15 66			2,105 98
Little-Harbour, améliorations		1,457 31			1,457 31
Little-Narrows (quai-nord)		563 10			563 10
" (quai sud)			100 04		100 04
Little-River, quai, brise-lames (hangar à fret)		383 81			383 81
Liverpool	37,322 16				37,322 16
Livingston's-Cove, brise-lames		2,000 54			2,000 54
Lockeport, (Shelburne Co.)	99 00				99 00
Louis-Head, brise-lames		4,099 96			4,099 96
Lunenburg	51,137 61				51,137 61
McNair's-Cove, brise-lames—quai	36 00	1,302 06			1,338 06
Mabou-Harbour, brise-lames	4,399 83	2,087 10	199 61		6,686 54
Maitland, quai			499 45		499 45
Margaree-Harbour, brise-lames	6,805 93				6,805 93
Margaree-Island, quai			435 11		435 11
Margaretsville, brise-lames			2,000 00		2,000 00
Melford, quai		5,878 38			5,878 38
Merigomish-Harbour, quai			387 63		387 63
" (Big-Island), quai			249 94		249 94
Meteghan-River, quai		2,597 33			2,597 33
" Prolongement et restoration du quai		4,507 72			4,507 72
Middle-West-Pubnico, quai			399 74		399 74
Milford-Haven, enlèvem. du vieux quai		315 05			315 05
Mill-Cove	15,981 49				15,981 49

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite.					
Mill-Creek, améliorations au quai		1,000 77			1,000 77
Mira-River	940 61				940 61
Mochelle, quai		26 45			26 45
Morden, brise-lames			300 00		300 00
Mulgrave, quai		1,267 69			1,267 69
Mushaboom, quai		805 75			805 75
Musquodoboit-Harbour, quai		1,528 57			1,528 57
Necum-Teuch, quai			494 45		494 45
Neil's-Harbour, brise-lames			1,698 79		1,698 79
Newellton, prolongement du quai		619 43			619 43
New-Haven, prolongement du quai		1,435 54			1,435 54
Newport-Landing, quai			61 87		61 87
North-River, quai		1,419 41			1,419 41
North-Sydney, N.E., quai de la Co. Steel and Coal	577 26				577 26
North-Sydney, quai du ch. de f. Interc.	1,690 70				1,690 70
North-West-Cove (voir Tancook-Island).					
Ogilvie's, quai			999 79		999 79
Orangedale, quai		109 30			109 30
Peggy's-Cove, mur de protection		400 00			400 00
Petite-Rivière, brise-lames			2,395 87		2,395 87
Petit de Grat	14,219 77				14,219 77
Phinney's-Cove, brise-lames		2,342 47			2,342 47
Picket's-Cove, quai			150 36		150 36
Pictou, quai de l'Intercolonial	2,556 06				2,556 06
Piper's-Cove, jetée brise-lames		1,992 93			1,992 93
Pleasant-Bay, quai			1,182 67		1,182 67
Port-Dufferin, quai du côté ouest du havre		2,938 03			2,938 03
Porter's-Lake, chenal jusqu'au havre de Three-Fathom		217 00			217 00
Port-Greville, quai		4,828 73			4,828 73
Port-Hawkesbury	9,006 00				9,006 00
Port-Hood, quai			195 77		195 77
Port-Joli, quai			551 33		551 33
Port-Lorne, brise-lames			1,000 10		1,000 10
Port-Maitland, étang de marée		200 00			200 00
Port-Morien (voir Cow-Bay).					
Port-Mouton, quai			346 54		346 54
Port-Wade, jetées			226 76		226 76
River-Bourgeois	14,497 02				14,497 02
River-Hebert, quai			455 44		455 44
Riverport	205 86				205 86
Round-Hill, quai			189 04		189 04
Salmon River Hr, ouvrage. de protection.		971 31			971 31
Sandy-Cove, prolongement du br.-lames.		1,347 80			1,347 80
Sanford, quai			393 83		393 83
Scott's-Bay, brise-lames		2,513 00			2,513 00
Seaforth, brise-lames		244 73			244 73
Seal-Island, quai		2,733 83			2,733 83
Sheet-Harbour, Rivière Est, quai			571 02		571 02
Sheet-Harbour. Passage, quai		199 37			199 37
Shelburne-Harbour, quai en eau profonde.		4,390 70			4,390 70
Skinner's-Cove, quai			398 40		398 40
Smiley's-Point, brise-lames		2,209 29			2,209 29
Sober-Island, quai		914 59			914 59
Sonora-Channel	14,874 44				14,874 44
South Cove (Cap-Breton), quai		313 31			313 31
South-Gut (Ste-Anne), quai		105 70			105 70
South-Lake (Lakevale), prolongement d. ouv. de protection du chenal		96 01			96 01
Spencer's-Island, quai			1,600 73		1,600 73
Spindler's-Cove (voir Feltzen-sud.					
Sterling-Brook, quai		1,419 32			1,419 32

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse—Suite.					
Stoney-Island, brise-lames et ouvrage de protection		1,822 27			1,822 27
St-Joseph, port pour bateaux		11,149 81			11,149 81
St.-Mary's-River, enlèvement d'obstructions		504 65			504 65
Sydney-Harbour, barre du sud		7,734 57			7,734 57
" quai de Whitney	9,527 22				9,527 22
Sydney-Mines, quai de Barrington's-Cove		11,002 19			11,002 19
Tancook-Island, quai à North West-Cove			207 97		207 97
Tatamagouche, quai			891 84		891 84
Tenecape, brise-lames			500 00		500 00
The Wharves, (Co. de Lunenburg), brise-lames		2,005 96			2,005 96
Three-Fathom, hâvre, brise-lames			2,000 00		2,000 00
Three Fathom hâvre, brise-lames entre deux îles		1,008 00			1,008 00
Three-Island-Cove	5,845 82				5,845 82
Tittle-Passage (Canso)	1,493 39				1,493 39
Tiverton, enlèvement de cailloux		496 75			496 75
Toney-River, prolongement des jetées de protection du chenal		1,603 12			1,603 12
Trout-Cove (voir Centreville).					
Tusket-Wedge, quai		1,709 81			1,709 81
Victoria-Jetée		3,553 52			3,553 52
Walton, quai		18 71			18 71
Wallace-Harbour (quai au sud)	1,459 85		2,917 49		4,377 34
Watt-Settlement, quai		3,239 42			3,239 42
West-Advocate, brise-lames		16,892 00			16,892 00
West-Arichat, brise-lames			2,138 95		2,138 95
West-Chezzetcook, jetée brise-lames		1,223 25	600 62		1,823 87
Western-Head, brise-lames			1,493 01		1,493 01
Western-Shore, quai		2,801 91			2,801 91
Westport, quai		467 88			467 88
Weymouth-Harbour	5,622 39				5,622 39
White-Point, ancien brise-lames			566 05		566 05
Whitewaters, quai			997 01		997 01
Windsor-Harbour, améliorations	3,520 18		382 62		3,902 80
Wolfville, ouvrage de protection		2,285 79			2,285 79
Woods-Harbour, brise-lames à Falls-Point		1,800 00			1,800 00
Yarmouth-Hâvre	32,679 60				32,679 60
Young's-Landing, jetée			677 57		677 57
Dépenses générales	3,687 84			8,325 33	12,013 17
Totaux, Nouvelle-Ecosse	384,347 10	404,900 08	45,581 29	8,325 33	843,153 80
Ile du Prince-Edouard.					
Annandale, quai			224 85		224 85
Belfast, jetée			300 36		300 36
Bay-View, jetée		401 02			401 02
Belle-River, quai		1,128 65			1,128 65
Bonshaw, (voir West-River.)					
Cape-Traverse, quai			785 28		785 28
Cascumpec (Gordon's-Point), quai		2,631 00			2,631 00
Charlottetown (asile Falconwood)	6,390 95				6,390 95
China-Point, jetée			158 14		158 14
Cove-Head, améliorations du havre			1,190 68		1,190 68
Crapaud (jetée Victoria)			499 97		499 97
Franklyn-Point, (Rivière Nord)		1,190 58			1,190 58
Georgetown-Harbour	2,093 52				2,093 52
Gordon's-Point, (voir Cascumpec.)					

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ile du Prince-Edouard—Fin.					
Graham's-Pond, brise-lames	.....	1,241 71	.....	.....	1,241 71
Grand-River (Nord), jetée	.....	497 67	.....	.....	497 67
Grand-River (Sud), quai	.....	4,475 00	.....	.....	4,475 00
Hickey's, quai	1,037 39	486 13	.....	.....	1,523 52
Hurd's-Point, jetée	.....	.....	969 25	.....	969 25
Kier's-Shore, jetée	.....	.....	199 77	.....	199 77
Miminigash-Harbour	6,365 86	932 32	.....	.....	7,298 18
Mount-Stewart	3,728 11	.....	.....	.....	3,728 11
Montague-River	6,209 48	.....	.....	.....	6,209 48
Naufrage-Pond, brise-lames et approches	.....	7,306 75	.....	.....	7,306 75
New-London, travaux du havre	.....	1,271 95	.....	.....	1,271 95
Newport, (voir North Cardigan.)					
Nine-Mile-creek, jetée	.....	.....	497 31	.....	497 31
North-Cardigan (Newport) jetée	.....	.....	480 08	.....	480 08
North-River, (voir Franklyn-Point.)					
Port-Selkirk, reconstruction du quai	.....	694 40	.....	.....	694 40
Pownal, quai	.....	.....	279 06	.....	279 06
Red-Point, quai	.....	.....	1,152 29	.....	1,152 29
Robinson's-Island, brise-lames	.....	.....	526 65	.....	526 65
St-Mary's-Bay, quai	.....	.....	100 05	.....	100 05
St-Peter's-Bay (Head), quai reconstruit	.....	2 24	.....	.....	2 24
St-Peter's-Bay, brise-lames	.....	.....	970 07	.....	970 07
Souris-Harbour, brise-lames	11,398 27	132 31	.....	.....	11,530 58
South-Port, quai reconstruit	4,978 67	4,032 29	.....	.....	9,010 96
Summerside-Harbour	67,614 36	.....	.....	.....	67,614 36
Tignish, jetée de protection	5,943 17	4,000 35	.....	.....	9,943 52
Tracadie, brise-lames	.....	11,395 00	.....	.....	11,395 00
Vernon-River, jetée au sud	3,026 59	1,454 34	.....	.....	4,480 93
Victoria, jetée, (voir Crapaud.)					
West-Point, quai	.....	.....	99 37	.....	99 37
West-River, jetée à Bonshaw	.....	437 77	.....	.....	437 77
Wood-Islands, brise-lames sud	.....	7,209 75	.....	.....	7,209 75
Dépenses générales	1,843 94	.....	.....	2,751 48	4,595 42
Totaux, Ile du Prince-Edouard	120,630 31	50,921 23	8,433 18	2,751 48	182,736 20
Nouveau-Brunswick.					
Albert, quai	.....	481 65	.....	.....	481 65
Anderson's-Hollow, quai	.....	.....	646 24	.....	646 24
Baie-du-Vin, quai	.....	.....	49 43	.....	49 43
Bathurst	53,796 54	.....	.....	.....	53,796 54
Beaver-Harbour	241 01	.....	.....	.....	241 01
Black-River	446 10	.....	.....	.....	446 10
Black-River, jetée brise-lames	.....	4,006 57	.....	.....	4,006 57
Black-River, quai	.....	994 50	.....	.....	994 50
Bridgetown	32 50	.....	.....	.....	32 50
Bouctouche, brise-lames	.....	.....	902 25	.....	902 25
Bouctouche, grève	10,325 73	.....	.....	.....	10,325 73
Campbellton, quai en eau profonde	10,951 56	2,792 08	.....	.....	13,743 64
Campbellton, quai Shives	4,770 20	.....	.....	.....	4,770 20
Campbellton, quai Canada	4,138 66	.....	.....	.....	4,138 66
Campbellton, quai du marché, (p. de la tête)	4,068 27	1,533 79	.....	.....	5,602 06
Cape-Bald, brise-lames	.....	4,347 58	.....	.....	4,347 58
Cape-Tormentine, brise-lames	.....	5,232 51	.....	.....	5,232 51
Caraquet	2,707 52	.....	.....	.....	2,707 52
Castalia, brise-lames	.....	6,335 50	.....	.....	6,335 50
Chance-Harbour, brise-lames	.....	3,250 01	.....	.....	3,250 01
Chatham (hangar)	109 08	1,088 49	.....	.....	1,197 57
Chatham, quai canadien	921 75	.....	.....	.....	921 75

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Suite.					
Chatham, Snowballs, Upper-Mills, quai.	3,036 99	.....	.....	.....	3,036 99
Chatham, quai public	175 00	.....	.....	.....	175 00
Chipman	2,747 91	.....	.....	.....	2,747 91
Chockfish, brise-lames, (sud)	.....	591 63	.....	.....	591 63
Dalhousie-Harbour	34,077 30	.....	.....	.....	34,077 30
Dalhousie, brise-lames	.....	16,083 00	.....	.....	16,083 00
Dey's-Landing	1,128 55	.....	.....	.....	1,128 55
Dipper-Harbour, brise-lames	4,874 14	5,805 10	.....	.....	10,679 24
Dorchester, quai	.....	1,209 17	.....	.....	1,209 17
Douglastown, (Co. de Northumberland)	2,088 55	.....	.....	.....	2,088 55
Durham, quai, rivière St-Jean	335 35	.....	.....	.....	335 35
Fairhaven, tête de quai	.....	83 92	.....	.....	83 92
Fredericton	38,550 77	.....	.....	.....	38,550 77
Gardner's-Creek, travaux dans le havre	.....	.....	835 98	.....	835 98
Gautreau, quai	.....	.....	181 25	.....	181 25
Goose-Creek-Harbour, brise-lames	.....	1,932 40	.....	.....	1,932 40
Grande-Anse, nouvel éperon	.....	2,073 96	.....	.....	2,073 96
Grandigue, quai	.....	4,967 61	.....	.....	4,967 61
Grassy-Island	25,320 00	.....	.....	.....	25,320 00
Great-Salmon-River, pour garnir de pilotis la jetée de l'ouest	.....	2,658 42	.....	.....	2,658 42
Green-Point, brise-lames	.....	38 44	.....	.....	38 44
Hatfield's-Point, (Comté de Kings)	687 50	.....	.....	.....	687 50
Hopewell-Cape, quai	.....	.....	2,525 81	.....	2,525 81
Kouchibougouac, travaux dans le hâvre	.....	1,999 56	.....	.....	1,999 56
Lamèque, quai	.....	.....	270 83	.....	270 83
Lawlor's-Shore, (voir riv. Miramichi.)					
L'Etang, quai	.....	.....	1,292 37	.....	1,292 37
Little-Aldouane	121 49	.....	.....	.....	121 49
Little-Black-River	3,725 00	.....	.....	.....	3,725 00
Little-Gully, brise-lames	.....	2,315 33	.....	.....	2,315 33
Loggieville, quai	13,271 81	.....	1,773 81	.....	15,045 62
Lorneville, brise-lames—quai	.....	454 20	.....	.....	454 20
Marble-Cove (St-Jean)	12,095 72	.....	.....	.....	12,095 72
Mill-Cove, quai	.....	1,598 18	.....	.....	1,598 18
Millerton, quai	.....	71 20	.....	.....	71 20
Miramichi-Bay	33,398 98	.....	.....	.....	33,398 98
Miramichi-River—					
Lawlor's-Shore	2,057 51	.....	.....	.....	2,057 51
Nelson	177 82	.....	.....	.....	177 82
Sinclair's, quai	2,032 99	.....	.....	.....	2,032 99
Miscou, prolongement du quai	.....	5,018 64	.....	.....	5,018 64
Mispec, brise-lames	.....	.....	1,122 51	.....	1,122 51
Moncton, quai	.....	.....	256 10	.....	256 10
Nashwaak-River	867 68	.....	.....	.....	867 68
Neguac, quai	.....	2,344 22	.....	.....	2,344 22
Newcastle—					
Crandall's, quai	1,186 71	.....	.....	.....	1,186 71
Ferry, bassin de la traverse	354 62	.....	.....	.....	354 62
Norden's, quai	1,027 77	.....	.....	.....	1,027 77
Ritchie's, quai	217 50	.....	.....	.....	217 50
North-Head, (Grand-Manan), quai, brise-lames	.....	166 77	.....	.....	166 77
Ox-Island-Bar (Comté de Sunbury)	2,611 76	.....	.....	.....	2,611 76
Perry-Point	3,596 39	.....	.....	.....	3,596 39
Petit-Lamèque, quai	.....	11 80	.....	.....	11 80
Petit-Rocher, brise-lames	.....	1,518 86	.....	.....	1,518 86
Pointe-du-Chêne, mur de soutènement	.....	1,040 11	.....	.....	1,040 11
Pointe-Sapin, brise-lames	.....	15,752 50	.....	.....	15,752 50
Quaco, jetée	.....	.....	3,552 65	.....	3,552 65
Restigouche-River	567 83	.....	.....	.....	567 83
Rexton, pilotis jointifs	.....	1,447 50	.....	.....	1,447 50
Richibouctо, entrée du havre	23,823 35	.....	.....	.....	23,823 35
Richibouctо, approches du quai	.....	12,574 88	.....	.....	12,574 88

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.		Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Suite.						
Richibucto-Cape, quai brise-lames		.....	11,938 29	.....	.....	11,938 29
Richibucto-Beach, jetées côtés nord et sud		.....	19,638 30	.....	.....	19,638 30
Rivière Ste-Croix		707 90	.....	.....	.....	707 90
Rivière St-Jean et tributaires—						
Baker, lac	550 64					
Chapman's, ferme, Sisson-Brook	250 55					
Edmundston (Fred Lajoie)	300 00					
Grand-Falls à Arostook	197 90					
Grand-River	195 75					
Grant's-Reef	92 98					
Green, rivière, en aval des chutes Emmerson	146 53					
Green, rivière en amont des chutes Emmerson	150 00					
Green, rivière, barre de droite	99 90					
Iroquois - River, St-Jacques	176 09					
Iroquois-River, Madawaska	143 95					
Muniac-Rapids	105 80					
Riley-Brook, riv. Tobique	1,178 66					
Rocky-Brook	100 51					
Riv. St-François (Petite)	149 75					
Rivière St-François	100 01					
Rivière Siegas	150 00					
Sisson-Brook	199 65					
Tilley	199 21					
Dépenses générales	880 10					
		838 50	5,367 98	.....	.....	6,206 48
Riv. St-Jean, quai d. la p. suj. a. marées.—						
Brundage-Point	133 25					
Frédéricton	10,229 59					
McAllister's	7 00					
Scotchtown	13 50					
Upper-Maugerville	2,269 34					
Dépenses générales	70 20					
		.....	12,722 88	.....	.....	12,722 88
Rivière St-Louis, quai		1,831 45	3,425 85	.....	.....	5,257 30
St-Andrews, quai		14,970 62	2,624 89	.....	.....	17,595 51
St-George		20,222 16	.....	.....	.....	20,222 16
St-Jean, havre de :—						
Beacon-Bar		489,043 64	.....	.....	.....	489,043 60
Channel		70,167 53	.....	.....	.....	70,167 54
Courtenay, Baie de		415,987 05	.....	.....	.....	415,987 03
Quai du ch de fer Canadien-Pacifique		.....	2,713 50	.....	.....	2,713 55
Fort-Dufferin		.....	3,619 17	.....	.....	3,619 17
Quai de l'Intercolonial		.....	4,280 16	.....	.....	4,280 16
Negro-Point, brise-lames		.....	21,311 67	.....	.....	21,311 67
Partridge-Island, q. de la quarantaine		.....	.....	179 43	.....	179 43
St-Jean-Oust, quai en eau profonde		5,444 02	188,130 67	.....	.....	193,574 69
St-Louis, murs de déviation du courant		.....	885 63	.....	.....	885 63
St-Martin, quai		.....	56 96	.....	.....	56 96
Sackville, quai		.....	14,362 03	.....	.....	14,362 03
Seal-Cove, brise-ames		.....	803 27	.....	.....	803 27
" (Ile Grand-Manan) quai brise-lames		.....	204 60	.....	.....	204 60
Shédiac, quai		21,314 56	1,154 29	.....	.....	22,468 85
Shippigan, goulet		43 00	2,858 88	.....	.....	2,901 88
Tracadie, havre, ouvrages de protection		.....	505 85	.....	.....	505 85
" quai		.....	.....	1,061 54	.....	1,061 54
Trynor's-Cove, quai		.....	259 00	.....	.....	259 00

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouveau-Brunswick—Fin.					
Tynemouth-Creek		596 16			596 16
Upper-Salmon-River, jetée		5,860 27			5,860 27
Welchpool (Grand-Manan) quai		997 64			997 64
Westfield, quai en eau profonde		11 27			11 27
Whitehead, quai	54 00				54 00
Woodland's, quai		152 34			152 34
Dépenses générales	3,687 84			16,929 80	20,617 64
Totaux, Nouveau-Brunswick	1,350,978 18	416,301 63	14,650 20	16,929 80	1,798,859 81
Québec.					
Amherst, quai, Iles de la Madeleine	16,486 11	8,991 55			25,477 66
Angers (L'Ange-Gardien) quai		601 63			601 63
Anse à Beaufils, addition aux jetées		8 25			8 25
Anse à la Grosse-Roche (Saguenay)			1,164 10		1,164 10
Anse à l'Eau, quai			499 59		499 59
Anse aux Gascons, quai			1,496 43		1,496 43
Anse St-Jean, quai			143 04		143 04
Aylmer (Lac Deschênes) quai	3,203 38				3,203 38
Baie St-Paul (Cap-aux-Corbeaux) quai	3,300 24		1,994 01		5,294 25
Barachois de Malbaie, jetée		3,092 55			3,092 55
Batiscan, quai	4,057 00	8,199 02			12,256 02
Beaulac (Garthby) prolongem. du quai		497 49			497 49
Beauport, quai			936 29		936 29
Belœil, quai		4,897 39			4,897 39
" construction de nouv. estacades		448 18			448 18
Bergeronnes, prolongement du quai		600 61			600 61
Berthier-en-bas, quai			499 96		499 96
Berthierville, quai	11,439 35	7,359 57			18,798 92
Bic, havre du (vieux quai)			993 68		993 68
Bic, quai de la Pointe à Côté		7,094 87			7,094 87
Bryants-Landing, nivellem. des abords		349 98			349 98
Buckingham (Rivière-du-Lièvre)			249 51		249 51
Cabano, débarcadère		2,497 00			2,497 00
Cacouna, quai (pile de la tête)		5 00			5 00
Cannes de Roches, brise-lames		1,027 63			1,027 63
Canton Fabre (voir Fabre).					
Cap-à-l'Aigle, quai		2,125 09			2,125 09
Cap-Chatte, jetée et dérivation		5,174 43			5,174 43
Cape-Cove, prolongement de la jetée		7,195 80			7,195 80
Cap-de-la-Madeleine, quai		1,368 71	37 80		1,406 51
Cap-St-Ignace, prolongement du quai		12,301 80			12,301 80
Cap-Santé, quai			289 68		289 68
Carleton, quai			922 67		922 67
Caughnawaga	881 50				881 50
Champeau (voir Mission point).					
Château-Richer, quai brise-lames		623 06			623 06
Chicoutimi, quai		6,867 54			6,867 54
" réparations aux égouts			4,345 07		4,345 07
Chicoutimi, bassin, quai	180 06				180 06
Como	557 05				557 05
Contrecœur, quai		1,266 85			1,266 85
Coteau du Lac, quai			28 97		28 97
Coteau-Landing, quai		2,558 53			2,558 53
Cross-Point, quai			462 51		462 51
Deschambault, quai			230 85		230 85
Desjardins, quai			531 47		531 47
Dorion	250 00				250 00
Dorval	1,308 74				1,308 74
Douglastown, prolong. du brise-lames		5,291 13			5,291 13
Echafaud-Basques, enlèvem. de cailloux		500 00			500 00
Escoumains, jetée			992 85		992 85
Fabre, haussement du quai		4,219 76			4,219 76

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Fassett, quai (rivière Ottawa)	.....	626 00	.....	.....	626 00
Father-Pt., approches du quai	.....	.....	3,132 43	.....	3,132 43
Fort-Coulonge (voir La Passe).					
Fort-William, quai (rivière Ottawa)	.....	1,726 25	.....	.....	1,726 25
Fraserville (voir Riv.-du-Loup en bas).					
Garthby (voir Beaulac).					
Gaspé, quai en eau profonde	.....	100,054 30	.....	.....	100,054 30
Gaspé, Bassin de, prolon. du débarcadère	.....	10 50	.....	.....	10 50
Gatineau-Point (voir rivière Gatineau)					
Georgeville, quai	.....	.....	1,136 71	6 00	1,142 71
Glen-Almond (Rivière-du-Lièvre)	.....	.....	40 00	.....	40 00
Graham, quai	.....	.....	35 87	.....	35 87
Grandes-Bergeronnes, enlèv. des cailloux	.....	310 74	.....	.....	310 74
Grand-Marsh (voir Ste-Clothilde).					
Grands-Méchins, quai	.....	.....	1,002 02	.....	1,002 02
Grande-Rivière de Gaspé, quai	.....	5,297 28	.....	.....	5,297 28
Grande-Vallée, quai brise-lames	.....	106 70	.....	.....	106 70
Green-Shoals (rivière Ottawa)	12,512 56	.....	.....	.....	12,512 56
Grindstone, quai (Iles de la Madeleine)	.....	.....	353 25	.....	353 25
Grondines, quai	.....	151 98	.....	.....	151 98
Grosse-Ile, sta. de quarantaine, quai	1,145 34	29,989 13	.....	.....	31,134 47
Grosse-Roche (voir Anse à la Grosse-Roche).					
Harrington, havre, quai	.....	1,799 11	.....	.....	1,799 11
Hudson, quai	891 01	.....	999 50	.....	1,890 51
Hull, quai	.....	.....	470 92	167 00	637 92
Ile aux Coudres, pile de la tête	.....	503 11	.....	.....	503 11
Ile aux Grues, quai (côté nord)	.....	.....	144 01	.....	144 01
Ile aux Noix, quai	.....	.....	919 08	.....	919 08
Ile Perrot, quai (sud)	.....	.....	219 87	.....	219 87
Ile Verte, améliorations	.....	3,506 91	2,328 46	.....	5,835 37
Kamouraska, addition au quai	.....	565 82	.....	.....	565 82
Knowlton-Landing, quai	.....	.....	93 31	.....	93 31
Lachine	335 70	.....	.....	.....	335 70
Lacolle, quai	1,372 95	.....	460 71	.....	1,833 66
Lac Aylmer (voir Stratford-Centre).					
Lanoraie, prolongement du quai	5,093 40	342 31	.....	.....	5,435 71
Laprairie, quai	.....	3,976 23	.....	.....	3,976 23
Laprairie, mur de protection	.....	15,056 79	.....	.....	15,056 79
La-Passe (Fort-Coulonge) quai	.....	.....	48 29	.....	48 29
Lavaltrie, entrepôt mobile	2,929 98	697 80	.....	.....	3,627 78
Les Eboulements, quai et hangar	.....	.....	3,194 36	.....	3,194 36
Les Ecureuils, quai	.....	.....	49 16	.....	49 16
Lévis, quai en eau profonde, etc	.....	81,129 54	.....	.....	81,129 54
Lévis, cale sèche	.....	.....	.....	17,444 42	17,444 42
L'Islet, réparations au quai	.....	.....	642 38	.....	642 38
Little-Métis, enlèvement de cailloux	.....	149 22	.....	.....	149 22
Long-Rapids (Rivière-du-Lièvre)	899 18	.....	84 39	.....	983 57
Longueuil, quai	2,033 47	2,374 94	.....	.....	4,408 41
Lotbinière, quai	.....	.....	1,417 48	.....	1,417 48
Louiseville (voir Riv.-du-Loup en haut).					
Magog, quai	.....	149 74	.....	.....	149 74
Malbaie (Gaspé) (voir St-George de Malbaie.)					
Maria, nouveau mur de protection	.....	799 94	.....	.....	799 94
Maria, quai	.....	.....	973 92	.....	973 92
Masson, quai	.....	.....	99 66	.....	99 66
Matane, brise-lames	.....	24,362 60	.....	.....	24,362 60
Matane, débarcadère	.....	.....	2,233 84	.....	2,233 84
Mille Vaches, enlèvement de cailloux	.....	1,001 94	.....	.....	1,001 94
Mission-Point (Champeau)	17,598 12	.....	.....	.....	17,598 12
Mistassini, quai (lac St-Jean)	.....	800 30	.....	.....	800 30
Mistook, quai	.....	849 46	.....	.....	849 46
Montmagny, mur de protection, côté nord est du Bassin	.....	4,509 31	.....	.....	4,509 31

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Montmagny, quai			747 00		747 00
Murray-Bay, (Malbaie) quai		3,315 15			3,315 15
Natashquan, quai brise-lames		3,873 12			3,873 12
New-Carlisle, quai			99 89		99 89
New-Richmond, débarcadère			50 00		50 00
Nicolet, prolongement de la jetée		1,255 55			1,255 55
Nicolet, havre	31,684 14				31,684 14
Nicolet, quai		3,992 80			3,992 80
Norway-Bay, quai (rivière Ottawa)		2,751 48			2,751 48
Notre-Dame de la Salette (Rivière-du-Lièvre)	755 00		114 13		869 13
Papineauville, quai		434 27			434 27
Peel-Head-Bay, quai et approches			761 59		761 59
Percé, quai			74 88		74 88
Percé (White-Head), enlève. de cailloux		8 00			8 00
Percé (Red-Head), enlèvem. de cailloux		14 00			14 00
Péribonka, dig. p. dér. le cour. (l. St-Jean)		6 25			6 25
Péribonka, quai (lac St-Jean)		619 47			619 47
Perkin's-Landing, quai			50 00		50 00
Petites-Bergeronnes, enlève. de cailloux		532 08			532 08
Petite-Bonaventure, brise-lames			89 29		89 29
Petite-Rivière-Est, approches du quai			74 70		74 70
Petite-Rivière Saguenay, quai		349 59			349 59
Phillipsburg, quai			597 54		597 54
Piché-Point (voir Pointe-Piché).					
Pierreville, quai			400 02		400 02
Piopolis, quai		329 16			329 16
Pointe-à-Brousseau, ouvrages de protection		488 43			488 43
Pointe-à-Elie, q. (v. Iles de la Madeleine)		5,782 58			5,782 58
Pointe-à-la-Loupe, ouvrag. de protection		1,499 05			1,499 05
Pointe-aux-Anglais (Co. Deux-Montagnes)	936 56				936 56
Pointe-aux-Esquimaux, quai			1,669 72		1,669 72
Pointe-aux-Trembles (en haut)	3,234 30				3,234 30
Pointe-aux-Trembles (Portneuf)			443 19		443 19
Pointe-Claire, quai			768 31		768 31
Pointe-Fortune, quai			244 79		244 79
Pointe-Piché, quai (Témiscamingue)		8,449 32			8,449 32
Poltimore (Rivière-du-Lièvre)		307 00			307 00
Port-Daniel, quai			921 04		921 04
Port-Lewis (voir rivière St-François).					
Poupore (Riv.-du-Lièvre), jetée de dériv.	1,371 59	2,887 30	53 50		4,312 39
Québec, havre de, améliorations de la navigation	210,722 65	1,851 14			212,573 79
Red-Head (voir Percé).					
Repentigny, quai				10 00	10 00
Rimouski, quai brise-lames		22,125 65			22,125 65
Rimouski, quai	5,136 64	4,554 80		983 54	10,674 98
Rivière-aux-Outardes, enlèvement de cailloux		388 74			388 74
Rivière-aux-Vases (co. du Saguenay), q.		1,121 53			1,121 53
Rivière Batiscan, débarcadère	9,279 68	185 52			9,465 20
Rivière Bergeronnes, enlèvement de cailloux		268 54			268 54
Rivière Blanche, quai (co. de Rimouski)			348 44		348 44
Rivière Bonaventure, jetée de dérivation		117 48			117 48
Rivière Caplan, jetée de protection		106 25			106 25
Rivière-des-Prairies	2,203 71				2,203 71
Rivière-du-Lièvre, écluse	835 62		297 17	1,741 89	2,874 68
Rivière-du-Loup (en haut), écluse et barrage (Louiseville)	1,178 25	1,042 95			2,221 20
Rivière-du-Loup (Fraserville)			5,130 43		5,130 43

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Suite.					
Rivière-du-Loup (Fraserville), nou. quai		35 00			35 00
Rivière Gatineau, érosion à la Pointe-Gatineau		986 16			986 16
Rivière Godefroy, quai (co. de Nicolet)			1,012 40		1,012 40
Rivière Laguerre, améliorations		1,973 83			1,973 83
Rivière Mistassini (voir Mistassini).					
Rivière Ouelle, quai			1,477 47		1,477 47
Rivière Péribonka (voir Péribonka)					
Rivière Richelieu, barrage		503 90			503 90
Rivière Richelieu, améliorations	275 70				275 70
Rivière Saguenay	76,184 78	673 67			76,858 45
Rivière Saguenay, Valin-Ranges	428 12				428 12
Rivière St-François	22,369 89				22,369 89
Rivière St-Laurent, mur de protection à Laprairie (voir Laprairie).					
Rivière St-Louis, améliorations	7,336 99				7,336 99
Rivière St-Louis à St-Paulin	2,839 08				2,839 08
Rivière St-Maurice, chenal de l'est	15,444 82				15,444 82
Rivière St-Maurice, Grandes-Piles à la Tuque	7,874 72				7,874 72
Roberval (lac St-Jean), quai	1,940 46		1,492 26		3,432 72
Ruisseau-à-Loutre, améliorations du port		1,239 30			1,239 30
Ste-Adélaide de Pabos, prolongement du brise-lames		171 28			171 28
St-Alexis, baie Ha Ha, quai	811 12	1,730 78	388 14		2,930 04
St-Alphonse de Bagotville, quai		876 44			876 44
St-André de Kamouraska, quai		433 10			433 10
St-André, quai sur la rivière nord		413 35			413 35
St-Anicet, quai		1,197 72			1,197 72
Ste-Anne de Bellevue	225 36				225 36
Ste-Anne de la Pocatière, quai		747 90			747 90
Ste-Anne de Chicoutimi, quai			268 69		268 69
Ste-Anne des Monts, q. en eau profonde		50 42			50 42
Ste-Anne des Monts, havre et améliorations		4,447 37			4,447 37
St-Antoine de Richelieu, quai	1,511 63	1,424 95			2,936 58
St.-Barthélemy	685 00				685 00
St-Charles de Caplan, quai		359 90			359 90
St-Charles de Richelieu, entrepôt		27 03			27 03
Ste-Clothilde de Châteauguay (Grand-Marsh)		4,470 29			4,470 29
Ste-Croix, quai		15,819 66			15,819 66
St-Denis, quai (rivière Richelieu)			192 30		192 30
Ste-Emélie (Leclercville), jetée		24 40			24 40
Ste-Famille d'Orléans, quai		7,000 53			7,000 53
St-Félicien, rivière Ashuapmouchouan	375 00				375 00
Ste-Félicité, quai		1,604 96			1,604 96
St-François d'Orléans (nord), quai			2,780 90		2,780 90
St-François d'Orléans (sud), quai			587 46		587 46
St-François du Lac, quai			136 54		136 54
St-Fulgence, quai	2,289 95		29 00		2,318 95
Ste-Geneviève de Batiscan, quai		244 95			244 95
St-George de Malbaie, brise-lames		1,386 66			1,386 66
St-Germain de Kamouraska, quai		200 00			200 00
St-Godefroy, quai (Bonaventure)			135 37		135 37
St-Hilaire (rivière Richelieu), quai	752 34				752 34
St-Irénée-les-Bains, quai			2,033 30		2,033 30
St-Jean-des-Chaillons, quai		2,080 48			2,080 48
St-Jean d'Orléans, quai			444 51		444 51
St-Jean-Port-Joli, quai		39 85			39 85
St-Jérôme, quai			2,289 43		2,289 43
St-Joseph de Letellier, quai		12,250 50			12,250 50
St-Joseph de Lévis, quai du gouvernem.			9 00		9 00
St-Lambert	1,553 51				1,553 51

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec—Fin.					
St-Laurent d'Orléans, quai			681 74	70 00	751 74
St-Louis de Gonzague	1,383 94				1,383 94
Ste-Luce, quai	599 97	12,332 46			12,932 43
St-Marjorique, approches du quai		4,921 05			4,921 05
St-Marc, réparat. du quai et du b.-glacc.	344 83		248 30		593 13
St-Michel de Bellechasse, quai			688 68		688 68
St-Nicolas, quai			289 05		289 05
St-Ours (Richelieu), quai		539 56			539 56
St-Pierre, chenal	4,914 04				4,914 04
St-Pierre les Becquets quai		1,387 63			1,387 63
St-Romuald, quai		434 90			434 90
St-Siméon, quai			2,828 32		2,828 32
St-Valier, prolongement du quai		10,810 00			10,810 00
Ste-Victoire, quai		1,426 88			1,426 88
Sabrevois, réparations du quai			1,368 02		1,368 02
Sault-Montmorency, ouv. de protection		5,115 69			5,115 69
Shigawake, quai brise-lames		499 85			499 85
Sorel, brise-lames (rue Elizabeth)			240 00		240 00
Sorel, quai en eau profonde		5,125 40			5,125 40
Sorel, faire construire quai nouveau		15,000 00			15,000 00
Squateck, prolongement du quai		2,336 95			2,336 95
Stratford-Centre (lac Aylmer), quai			30 65		30 65
Tadousac, approches du quai		11,501 25			11,501 25
Three-Lakes, quai			596 81		596 81
Trois-Rivières, quai en eau profonde	4,048 78	58,050 02			62,098 80
Trois-Pistoles, havre et jetée		6,010 00			6,010 00
" brise-glace			3,999 97		3,999 97
Valleyfield, quai		3,195 71			3,195 71
Varennes	7,265 42				7,265 42
Vaudreuil, hangar du quai		274 66			274 66
Verchères, hangar du quai	4,639 35	2,088 81	469 41		7,197 57
Verdun, quai		3,280 56			3,280 56
Ville-Marie, quai (Témiscamingue)		420 53	220 60		641 13
White-Head (voir Percé).					
Woburn, quai			422 60		422 60
Woodlands, quai	10,390 57				10,390 57
Yamachiche, construction de palissade		137 33			137 33
Yamaska	3,225 00				3,225 00
Yamaska, écluse et barrage			4,110 16	1,611 35	5,721 51
Dépenses générales	113,707 67			32,009 43	145,717 10
Totaux, Québec	647,231 32	651,972 19	78,304 81	54,043 63	1,431,551 95
Ontario.					
Arnprior, quai			24 30		24 30
Bare-Point (Port-Arthur) brise-lames		198,660 20			198,660 20
Bayfield, jetées			144 56		144 56
Baysville, quai		40 00			40 00
Beaumarais, quai		14,287 28			14,287 28
Beaverton, havre, améliorations		2,812 54			2,812 54
Belle-Ewart, quai		82 63			82 63
Belle-River, havre	5,318 14		268 00		5,586 14
Belleville-Harbour		26 72			26 72
Big-Bay, quai			2,113 46		2,113 46
Big-Bay-Point, quai		154 56			154 56
Blanche-Rivière				42 48	42 48
Blind-River, dock	8,355 79		952 19		9,307 98
Brighton, quai		80 89			80 89
Britannia (lac Deschênes)	396 70				396 70
Brockville, Tunnel-Baie, quai	162 00	17,235 78			17,397 78
Bronte, quai			873 07		873 07
Burlington, chenal		245 58		3,161 49	3,407 07

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.					
Ontario—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Byng-Inlet	21,246 30				21,246 30
Cache-Bay, quai (lac Nipissing)		2,173 34			2,173 34
Callendar, quai			80,95		80 95
Charlton, quai			288 79		288 79
Clairmont-Ferry, (v. South-Nation Riv.)					
Cobourg havre:—					
Jetée de l'est	611 84	8,432 62		105 65	9,150 11
Prolongement de la jetée de l'ouest		1,060 27			1,060 27
Colchester, prolongement du quai		5,574 75			5,574 75
Colborne, quai			250 00		250 00
Collingwood, havre :—	2,358 46	552 75	849 04		3,760 25
bassin de radoub, n° 1				15,000 00	15,000 00
" " n° 2				18,417 92	18,417 92
Colpoy's-Bay, quai			32 07		32 07
Courtright (rivière Ste-Claire)	340 34				340 34
Cumberland, quai			385 26		385 26
Dawson-Point, quai (lac Témiscamingue)		797 99			797 99
Deseronto	14,773 74				14,773 74
Détroit, rivière, protection de la rive est dans le canton de Malden		2,500 20			2,500 20
Dryden, quai (entrepôt)		967 68			967 68
Echo-Bay	10,462 52				10,462 52
Fort-William, améliorations du havre	672,386 92	183,845 15			856,232 07
Rivière-aux-Français (voir lac Nipissing.)					
Gananoque	8,695 24				8,695 24
Gawas, chenal (Algoma)	582 88				582 88
Goderich, améliorations du havre—	25,656 39				25,656 39
Brise-lames au nord-ouest		43,340 00			43,340 00
Brise-lames au sud		80,770 00			80,770 00
Débarcadère du commerce		34,137 90			34,137 90
Brise-lames		13,930 00			13,930 00
Réparations aux jetées			2,089 20		2,089 20
Grand-Bend-Guard, jetée		5,000 36			5,000 36
Gravenhurst (lac Muskoka) quai		8,235 31			8,235 31
Haileybury (lac Timiskaming) améliorat ons du havre	2,097 33	7,644 39			9,741 72
Hamilton, améliorations du havre	13,094 34	46,192 14			59,286 48
Honey, havre	4,658 94				4,658 94
Huntsville, prolongement du quai		1,323 78			1,323 78
Jeannette's-Creek	287 43				287 43
Kempenfeldt-Bay, quai		5,017 76			5,017 76
Kenora, (voir Millar's-Rapids)		9,731 44			9,731 44
Kincardine, havre	5,027 43				5,027 43
" jetées			998 07		998 07
Kingston, améliorations du hâvre		19,621 56			19,621 56
" R.M.C., renouvellem. du quai		15,760 07			15,760 07
Kingsville, havre	10,681 21		440 00		11,121 21
Lac Nipissing, Shanty-Island, Monetville		1,680 32			1,680 32
Lac Nipissing — Rivière-aux-Français, contrôle des eaux à l'embouchure		4,327 08			4,327 08
Lakeport, reconstruction du quai		1,510 00			1,510 00
Lansdowne, quai			40 00		40 00
La-Passe-Ferry, quai		1,207 78			1,207 78
Leamington, quai			1,009 90		1,009 90
Lion's-Head, quai		6,073 02			6,073 02
Long-Point, près St-Williams, quai		2,510 62			2,510 62
L'Orignal (rivière Ottawa) quai			499 50		499 50
Magnetawan, enlèvement de cailloux		915 74			915 74
Mallorytown, quai			20 00		20 00
Meaford, havre de, améliorations	4,649 91	30,461 18			35,111 09
Midland, havre de, améliorat. (Tiffin)	119,260 89		1,355 21		120,616 10
Millar's-Rapids (Kenora)	5,266 24				5,266 24

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Suite.					
Montréal, rivière (barrage Latchford)		50,010 63			50,010 63
Montréal, rivière (Rapides Flat)		3,419 24			3,419 24
Napanee	17,458 23				17,458 23
Newcastle	1,098 41				1,098 41
New-Liskeard, améliorations du havre	1,072 50	2,030 46	58 34		3,161 30
North-Bay, brise-lames	713 00	9,010 68			9,723 68
Orillia, quai		4,088 93			4,088 93
Ottawa, riv.—chan. mar. de l'île Victoria	466 79				466 79
Owen-Sound	1,687 37	11,707 26	2,524 79		15,919 42
Parry-Sound	2,207 79	7,539 82			9,747 61
Pelee-Island, quai de l'ouest			145 34		145 34
Pembroke, quai			1,356 04		1,356 04
Penetanguishene, quai	1,170 81		1,354 34		2,525 15
Peterboro, quai		16,725 70			16,725 70
Petewawa, quai		1,601 99			1,601 99
Picnic-Islands, améliorations (Baie-Georgienne)	99,999 10				99,999 10
Picton-Harbour	5,965 48				5,965 48
Pickering	1,880 44				1,880 44
Point-Edward	593 50				593 50
Porcupine, quai		2,188 09			2,188 09
Port-Arthur, améliorations du havre	133,467 33	10,044 21			143,511 54
Port-Bruce, jetées	1,237 99	1,798 87			3,036 86
Port-Burwell-Harbour	1,109 72	61,134 00	4,170 88		66,414 60
Port-Colborne, brise-lames de l'est		4,755 77			4,755 77
Port-Credit, quai			14 00		14 00
Port-Findlay, quai		6,604 68			6,604 68
Port-Hope-Harbour	28,493 60	8,999 98			37,493 58
Port-McNicol (voir Victoria Harbour).					
Port-Rowan, jetée		4,089 48			4,089 48
Port-Stanley-Harbour	5,035 59	59,643 60	8,861 54		73,540 73
Providence-Bay, prolongement du quai		199 04			199 04
Rainy-River (embouchure)	33,066 61				33,066 61
Red-Bay, quai		2,106 91			2,106 91
Richard's-Landing, quai			996 22		996 22
Rivière St-Laurent, entre Kingston et Brockville	30,315 17				30,315 17
Rivière Thames, entre Chatham et son embouchure	4,486 72				4,486 72
Robin's-Landing, quai			25 00		25 00
Rondeau, havre de, améliorations			2,498 72		2,498 72
Rosseau, quai			165 00		165 00
St-Joseph, Ile, quai—					
Ligne 'C' 396 64					
Ligne 'K' 2,518 22					
Ligne 'P' 2,353 82					
		5,768 68			5,768 68
Sarnia-Bay, améliorations	747 50	700 09			1,447 59
Saugeen-River, débarcadère			1,287 56		1,287 56
Sault-Ste-Marie, havre, améliorations	134,897 06				134,897 06
" vieux quai Plummer		13,196 71			13,196 71
Sea-Gull, quai		1,512 77			1,512 77
Severn, riv. (lac Couchiching) barrages			31 35	25 00	56 35
Severn, Pont, quai		1,844 78			1,844 78
Sheguindah (Ile Manitoulin) quai		3,996 22			3,996 22
Silver-Centre, quai (lac Témiskamingue)		2,580 60			2,580 60
Smyth, quai (lac Elk)			297 76		297 76
Southampton, améliorations du havre		1,749 42			1,749 42
South-Lancaster, quai	6,968 19		27 00		6,995 19
South-Nation, riv. à Clairmont Ferry	1,894 30				1,894 30
South-Porcupine, quai		1,341 91			1,341 91
South-River, lac-Nipissing	1,411 58				1,411 58
Spragge (Algoma)	3,020 49				3,020 49

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario—Fin.					
Sturgeon-Falls, parachèvement du quai..	.....	534 98	.....	.....	534 98
Sturgeon, rivière (embouchure).....	1,865 83	.....	.....	.....	1,865 83
Summerstown, quai.....	1,651 05	.....	199 96	.....	1,851 01
Sundridge, quai.....	.....	2,480 20	.....	.....	2,480 20
Sydenham River	933 50	.....	.....	.....	933 50
" (voir Wallaceburg).					
Telegraph et Nigger, îles (Baie de Quinté).....	38,361 40	.....	.....	.....	38,361 40
Thessalon, havre de, brise-lames.....	.....	10,034 47	.....	.....	10,034 47
Thornbury havre, améliorations.....	951 00	9,122 64	139 00	.....	10,212 64
Tiffin, (voir Midland.)					
Tobermory, estacades de déviation.....	.....	.....	77 25	.....	77 25
Toronto havre de, améliorations :—					
Entrée de l'est.....	21,470 45	.....	15,049 49	.....	36,519 94
Hanlan's-Point.....	9,399 16	.....	.....	.....	9,399 16
Brise-lames de l'île.....	.....	13,371 06	.....	.....	13.371 06
Nouvelle entrée de l'ouest.....	.....	48,334 51	.....	.....	48,334 51
Quai Queen.....	.....	.....	.....	25 00	25 00
Trenton.....	6,955 74	.....	.....	.....	6,955 74
Two-Creeks, havre, (voir Wheatley.)					
Two-and-Seven-Mile-Narrows (Baie-Georgienne) estacades de déviation.	.....	1,042 90	.....	.....	1,042 90
Victoria, havre de (Port-McNicol) améliorations.....	170,173 84	.....	.....	.....	170,173 84
Victoria, île, chantier maritime (voir rivière Ottawa).					
Wallaceburg, (Sydenham, rivière).....	965 32	.....	.....	.....	965 32
Wendover, quai.....	.....	.....	434 58	.....	434 58
Wheatley (Two-creeks) brise-lames.....	.....	36,477 31	.....	.....	36,477 31
Whitby, améliorations du hâvre.....	.....	389 82	.....	.....	389 82
Windermere, quai.....	.....	4,891 41	.....	.....	4,891 41
Windsor, débarcadère.....	579 90	5,908 69	.....	.....	6,488 59
Dépenses générales.....	95,302 63	.....	.....	19,598 78	114,901 41
Totaux, Ontario.....	1,805,446 07	1,211,899 89	52,427 73	56,376 32	3,126,150 01
Manitoba.					
Delta, ouvrage de protection.....	.....	6,363 56	.....	.....	6,363 56
Gimli, havre de, quai.....	1,256 44	6,057 25	.....	.....	7,313 69
Lister, rapides (rivière Rouge).....	2,983 69	.....	.....	.....	2,983 69
Lockport.....	7,006 20	.....	.....	.....	7,006 20
Mossy, rivière (lac Dauphin).....	2,414 09	.....	.....	.....	2,414 09
Pelican, lac, quai.....	.....	3,492 12	.....	.....	3,492 12
Rivière-Rouge, améliorations.....	46,251 38	.....	.....	.....	46,251 38
" St-André, écluse et barr.	.....	36,904 62	.....	15,007 50	51,912 12
" St-André, écluse et barrage, exhaussem. d.ch.	.....	999 88	.....	.....	999 88
" St-André, écluse et barr., glissoir pour poissons..	.....	58 74	.....	.....	58 74
Selkirk, quai.....	1,760 80	.....	.....	.....	1,760 80
Sugar-Point (rivière Rouge).....	2,592 48	.....	.....	.....	2,592 48
Victoria-Beach-Bay, brise-lames et quai.	.....	12,034 99	.....	.....	12,034 99
Willow-Point (co. Selkirk).....	511 44	.....	.....	.....	511 44
Winnipeg-Beach, havre, brise-lames.....	644 31	.....	.....	.....	644 31
Dépenses générales.....	7,252 11	.....	.....	6,896 37	14,148 48
Totaux, Manitoba.....	72,672 94	65,911 16	.....	21,903 87	160,487 97

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Saskatchewan et Alberta.					
Athabaska, rivière, enlèv. des cailloux	.....	7,265 43	.....	.....	7,265 43
Edmonton, quai	.....	9,660 10	.....	.....	9,660 10
Last-Mountain, lac, (barrage Craven)	5,647 58	5,832 35	671 26	.....	12,151 19
Lesser-Slave, rivière, à Grouard	5,179 13	.....	.....	.....	5,179 13
Rivière Saskatchewan, améliorations	.....	28,271 70	.....	.....	28,271 70
Prince-Albert, quai	.....	10,139 54	.....	.....	10,139 54
Dépenses générales	.....	.....	.....	2,046 86	2,046 86
Totaux, Saskatchewan et Alberta	10,826 71	61,169 12	671 26	2,046 86	74,713 95
Colombie-Britannique.					
Alberni, quai	.....	2,615 09	.....	.....	2,615 09
Alice-Arm (Observatory inlet) quai	.....	4,095 06	.....	.....	4,095 06
Bamfield, quai	.....	.....	739 30	.....	739 30
Boswell, quai	.....	7,742 75	.....	.....	7,742 75
Campbell, rivière, quai	.....	2,943 12	.....	.....	2,943 12
Celesta, quai	.....	2,975 31	.....	.....	2,975 31
Columbia, rivières, améliorations—					
Entre les Haut et Bas des lac Arrow	17,532 21	.....	.....	.....	17,532 21
Entre Golden et Windermere	7,408 18	.....	.....	.....	7,408 18
Protection à Revelstoke	.....	10,056 79	.....	.....	10,056 79
Columbia et Kootenay, rivières, quais—					
Burton-City 2,418 95					
Deer-Park 6,466 99					
Mirror-Lake 6,081 12					
Revelstoke 11,182 06					
Shutty-Bench 5,400 00					
Wilmer 933 00					
	.....	32,482 12	.....	.....	32,482 12
Columbia, rivière, arpentage	.....	11,023 81	.....	.....	11,023 81
Comaplix, quai	.....	7,101 62	.....	.....	7,101 62
Coquitlam, rivière, enlèvement d'obstructions	.....	1,000 96	.....	.....	1,000 96
Esquimalt, bassin de radoub	.....	.....	.....	15,306 20	15,306 20
Fraser et Tnompson rivières, quais :—					
Gordon road 1,530 75					
Green's-landing 2,385 70					
Kamloops 3,576 24					
Ladner 2,303 42					
McIvor's.landing 1,863 45					
Murphy's-landing 2,264 00					
Sicamous 3,680 24					
Dépenses générales 3,102 60					
	.....	17,603 80	3,102 60	.....	20,706 40
Fraser, rivière	78,228 62	.....	.....	.....	78,228 62
" barrra. à Nicomen slough	.....	4,293 11	.....	.....	4,293 11
" (en bas) avec aile, etc	15,728 85	17,249 26	.....	.....	32,978 11
" jetée de dérivation	.....	76,197 03	.....	.....	76,197 03
Golden, quai	.....	3,637 81	.....	.....	3,637 81
Goose-Bay (Observatory-inlet), quai	.....	3,411 04	.....	.....	3,411 04
Gowland-Harbour, quai	.....	1,995 00	.....	.....	1,995 00
Hardy-Bay, quai	.....	.....	1,483 00	.....	1,483 00
Harrison-River, barrage avec aile	.....	7,226 05	.....	.....	7,226 05
Harrop, quaf	.....	1,689 15	.....	.....	1,689 15
Holberg (Ile Vancouver), quai	.....	1,489 61	.....	.....	1,489 61
Holleyburn (Vancouver nord), quai	.....	6,000 00	.....	.....	6,000 00
Kaslo, quai	.....	20 27	.....	.....	20 27
Kennedy, lac, (sortie)	.....	1,484 50	.....	.....	1,484 50
Kincolith, quai	.....	3,497 46	.....	.....	3,497 46
Kootenay, lac	14,845 58	.....	.....	.....	14,845 58
Ladysmith, quai	.....	.....	1,158 59	.....	1,158 59
Massett (Queen Charlotte islands), quai	.....	1,197 35	.....	.....	1,197 35
" (White Settlement), quai	.....	206 04	.....	.....	206 04

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
PORTS ET RIVIÈRES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Colombie-Britannique—Fin.					
Metchosin, quai	.....	5,431 42	.....	.....	5,431 42
Mill-Bay, quai	.....	2,615 88	.....	.....	2,615 88
Nanaïmo, havre	9,282 78	1,501 89	.....	.....	10,784 67
Naas, rivière	5,356 00	1,993 91	.....	.....	7,349 91
Needles, quai	.....	101 92	.....	.....	101 92
Okanagan, rivière	8,455 58	4,269 71	.....	.....	12,725 29
Porcher-Island, quai	.....	3,490 06	.....	.....	3,490 06
Port-Moody, prolongement du quai	.....	9,014 42	.....	.....	9,014 42
Prince-Rupert, quai de la quarantaine	.....	49,162 37	.....	.....	49,162 37
Refuge-Bay, quai	.....	4,592 66	.....	.....	4,592 66
St-James-Island, quai	.....	2,154 68	.....	.....	2,154 68
Sand-Spit-Point, quai	.....	249 87	.....	.....	249 87
Savary-Island, quai	.....	4,980 00	.....	.....	4,980 00
Shushartie-Bay, quai	.....	3,964 00	.....	.....	3,964 00
Sidney-Island, quai	.....	.....	1,842 67	.....	1,842 67
Skeena, rivière	10,808 45	.....	.....	.....	10,808 45
Stewart (Tête du canal Portland), quai	.....	7,929 77	.....	.....	7,929 77
Sunshine-Bay, quai	.....	4,974 92	.....	.....	4,974 92
Thompson, rivière, améliorations	10,127 98	821 09	.....	.....	10,949 07
Tucker-Bay, quai	.....	3,969 85	.....	.....	3,969 85
Union-Bay, quai	.....	689 92	.....	.....	689 92
Upper-Fraser rivière	9,149 90	.....	.....	.....	9,149 90
Williams-Head, station de quarantaine	.....	7,292 53	.....	.....	7,292 53
Willow-Point (Lac Kootenay), quai	.....	227 50	.....	.....	227 50
Wooden, rivière, enlèv. d'obstructions	.....	849 65	.....	.....	849 65
Vancouver, havre de	593,596 86	.....	.....	.....	593,596 86
Victoria, havre de	94,076 97	14,919 24	.....	.....	108,996 21
Dépenses générales	18,543 27	.....	.....	9,135 68	27,678 95
Totaux, Colombie-Britannique	893,141 23	364,431 37	8,326 16	24,441 88	1,290,340 64
Territoire du Yukon.					
Rivières Lewes et Yukon, améliorations	.....	4,155 12	.....	.....	4,155 12
Totaux, Territoire du Yukon	.....	4,155 12	.....	.....	4,155 12
Ports et rivières en général.					
Dépenses générales du personnel, etc	6,949 12	.....	.....	14,356 66	21,305 78
Salaires des ingénieurs du district, des assistants, etc	.....	.....	.....	289,825 39	289,825 39
Totaux, ports et rivières en général	6,949 12	.....	.....	304,182 05	311,131 17
Dragueurs et outillage de dragage.					
Provinces maritimes	.....	199,519 05	6,703 76	.....	206,222 81
Ontario et Québec	.....	75,560 63	107,313 98	.....	182,874 61
" chantier mar. de l'Ile Victoria	.....	58,524 68	.....	.....	58,524 68
Manitoba, Saskatchewan et Alberta	.....	16,397 01	4,941 26	.....	21,338 27
Colombie-Britannique	.....	108,797 16	99,992 63	.....	208,789 79
Totaux, dragueurs et outil. de dragage,	.....	458,798 53	218,951 63	.....	677,750 16

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
GLISSOIRS ET ESTACADES.				
Rivière Richelieu (Belœil)	.....	.....	110 00	110 00
Rivière Saguenay	5,511 88	1,176 17	4,248 94	10,936 99
Rivière St-Maurice	7,355 96	5,383 69	61,458 84	74,198 49
District d'Ottawa—				
Rivière Noire	.....	1,038 82	.....	1,038 82
Rivière Coulonge	.....	513 50	.....	513 50
Rivière Gatineau	.....	75 26	.....	75 26
Rivière Madawaska	.....	275 14	.....	275 14
Rivière Ottawa	.....	2,053 79	26,895 82	28,949 61
Rivière Petewawa	.....	1,311 55	.....	1,311 55
Rivière du Lièvre	660 00	.....	10 50	670 50
District de Newcastle	.....	986 30	164 85	1,151 15
Rivière North-Saskatchewan, Goose-Encampment	1,252 88	.....	.....	1,252 88
Perception des droits des glissoirs et estacades	.....	.....	3,735 74	3,735 74
Totaux, glissoirs et estacades	14,780 72	12,814 22	96,624 69	124,219 63
PONTS ET CHAUSSÉES.				
Provinces maritimes.				
Pont International, St-Leonard-Van-Buren	8 00	.....	.....	8 00
Pont Interprovincial, Métapédia	783 49	.....	.....	783 49
Québec et Ontario.				
Pont Interprovincial, Hawkesbury	87 15	.....	.....	87 15
Pont Bryson	3,200 00	550 55	.....	3,750 55
Pont Chapeau (nouveau)	24,043 50	.....	.....	24,043 50
Pont Portage du Fort	3,000 00	651 99	.....	3,651 99
Cité d'Ottawa, ponts et rues entretenus par le gouvernement.				
Chaudière, ponts et abords de la	2,400 00	4,455 23	.....	6,855 23
Place Connaught et rue Wellington	97,973 94	.....	8,583 34	106,557 28
Eclairage de tous les ponts et rues d'Ottawa, maintenus par le gouvernement	.....	.....	2,011 23	2,011 23
York, pont de (Grande-Rivière)	.....	524 49	.....	524 49
Saskatchewan, Alberta et Colombie-Britannique.				
Edmonton, pont de	.....	3,973 94	.....	3,973 94
Rivière Bow et Spray, ponts à Banff	.....	334 19	.....	334 19
Totaux, chemins et ponts	131,496 08	10,490 39	10,594 57	152,581 04
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.				
Terre-Neuve.				
Cap-Ray (subside)	.....	.....	250 00	250 00
Provinces-maritimes.				
Baie de Fundy	.....	.....	2,296 56	2,296 56
Cap-Breton	9,785 42	.....	22,245 03	32,030 45
Cap-Negro	2,760 00	.....	.....	2,760 00
Escuminac	535 12	.....	1,820 50	2,355 62
Ile-du-Prince-Edward et terre ferme	.....	2,323 09	.....	2,323 09
Ile Seal	10,394 50	.....	.....	10,394 50

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Québec (Terre ferme).				
Charlesbourg-Martineau-Moulins	2,702 87	.....	.....	2,702 87
Pointe-au-Père (subside)	.....	.....	500 00	500 00
Laval-Beauport	.....	.....	357 32	357 32
Rive Nord, est de Bersimis	1,001 57	.....	27,670 33	28,671 90
Rive Nord, ouest de Bersimis	806 21	.....	14,538 79	15,345 00
Ligne de Témiscamingue	1,498 18	.....	2,195 64	3,693 82
Québec Iles.				
Anticosti	.....	.....	6,237 92	6,237 92
Grosse Ile, Quarantaine	.....	.....	6,024 27	6,024 27
Ile-aux-Coudres	.....	.....	750 00	750 00
Iles de la Madeleine	.....	.....	4,512 78	4,512 78
Vaisseau-câble "Tyrian"	27,167 63	.....	50,569 26	77,736 89
Dépenses générales, golfe et provinces maritimes	.....	.....	4,966 17	4,966 17
ONTARIO.				
Ile Pelée	.....	.....	394 18	394 18
Saskatchewan et Alberta.				
Qu'Appelle-Edmonton-Athabaska	53,613 53	.....	67,983 24	121,596 77
Colombie-Britannique et Yukon (Terre ferme).				
Ashcroft-Dawson	79,352 29	.....	213,082 34	292,434 63
Edgewood-Nakusp	5,879 12	.....	.....	5,879 12
Golden-Windermere	817 25	.....	4,525 28	5,342 53
Kamloops-Okanagan	16,804 52	.....	19,314 26	36,118 78
Rivière Powell-Vancouver	24,985 34	.....	.....	24,985 34
Lignes de l'île Vancouver	10,302 44	.....	33,458 63	43,761 07
Colombie-Britannique en général	.....	.....	5,695 99	5,695 99
Service télégraphique en général	.....	.....	2,162 31	2,162 31
Totaux, lignes télégraphiques	248,405 99	2,323 09	491,550 80	742,279 88
DIVERS.				
Levés—				
Provinces maritimes	.....	.....	31,010 09	
Québec	.....	.....	32,690 17	
Ontario	.....	.....	52,037 11	
Manitoba	.....	.....	5,152 69	
Saskatchewan et Alberta	.....	.....	2,540 64	
Colombie-Britannique	.....	.....	7,204 88	
Baie Georgienne	.....	.....	4,943 00	
En général	.....	.....	3,376 38	138,954 96
Barrage et emmagasin. des eaux de la riv. Ottawa—				
Barrage Gordon-Creek	18,210 72	.....	.....	18,210 72
Barrage Kippawa	4,463 64	.....	.....	4,463 64
Barrage des Quinze	56,788 43	.....	.....	56,788 43
Barrage des Quinze, dommages au terrain	23,502 47	.....	.....	23,502 47
Barrage Témiskamingue	124,592 90	.....	.....	124,592 90
Dépenses générales	7,440 88	.....	.....	7,440 88
Exploration à la source de la rivière Ottawa	28,336 91	.....	.....	28,336 91
Bassins de radoub généralem.—Préparation des plans, etc., en rap. a. les nouv. bassins de rad. projetés	9,478 71	.....	.....	9,478 71
Prise des niveaux de la rivière	.....	.....	4,227 65	4,227 65
Niveaux des lacs—Détournement de l'eau du lac Michigan par le canal de drainage de Chicago	.....	.....	1,777 95	1,777 95
Commission des eaux limitrophes	.....	.....	31,770 57	31,770 57

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
DIVERS.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Commission Internationale, Rivière St-Jean, N.-B....	.....	.....	16,121 77	16,121 77
Investigation en vertu de l'acte des enquêtes.....	.....	.....	2,808 83	2,808 83
Commission du fleuve St-Laurent.....	.....	.....	10,313 18	10,313 18
Monument de Sa Majesté, feu le roi Edouard VII.....	1,202 36	.....	.....	1,202 36
Monument à la mémoire de feu George Brown.....	7,750 00	.....	.....	7,750 00
Monument à la mémoire de feu Thos. D'Arcy McGee.....	2,250 00	.....	.....	2,250 00
Monument à Madeleine de Verchères.....	10,139 60	.....	.....	10,139 60
Gratuités aux veuves ou autres représentants de 18 employés décédés, section 41, Acte d'amendement du Service Civil.....	.....	.....	2,495 72	2,495 72
Compensat. à Ben. Schulson d. bat. arr.-sou. 'Cygnet'.	.....	.....	600 00	600 00
Totaux, divers.....	294,156 62	.....	209,070 63	503,227 25

PARTIE II—ETAT A—DÉPENSES—*Fin.*

Désignation des travaux.	Dragage.	Construction et améliorations.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
RÉCAPITULATION.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Totaux, édifices publics—					
Nouvelle-Ecosse	.....	65,421 51	11,598 14	65,242 63	142,262 28
Ile du Prince-Edouard	.....	18,884 05	3,235 57	10,405 40	32,525 02
Nouveau-Brunswick	.....	199,561 84	6,709 65	48,007 30	254,278 79
Québec	.....	1,273,916 41	28,898 17	213,754 86	1,516,569 44
Ottawa, édifices publics	.....	1,607,856 57	291,737 95	601,229 59	2,500,824 11
Ontario (Ottawa non compris)	.....	890,440 33	27,296 95	173,834 95	1,091,572 23
Manitoba	.....	58,285 63	5,337 91	72,372 24	135,995 78
Saskatchewan et Alberta	.....	743,193 47	9,655 74	99,640 30	852,489 51
Colombie-Britannique	.....	688,346 03	12,316 03	69,374 27	770,036 33
Territoire du Yukon	.....	3,159 78	.....	61,951 63	65,111 41
Edifices publics, en général	.....	.....	.....	59,220 42	59,220 42
Totaux, havres, rivières—					
Nouvelle-Ecosse	384,347 10	404,900 08	45,581 29	8,325 33	843,153 80
Ile du Prince-Edouard	120,630 31	50,921 23	8,433 18	2,751 48	182,736 20
Nouveau-Brunswick	1,350,978 18	416,301 63	14,650 20	16,929 80	1,798,859 81
Québec	647,231 32	651,972 19	78,304 81	54,043 63	1,431,551 95
Ontario	1,805,446 07	1,211,899 89	52,427 73	56,376 32	3,126,150 01
Manitoba	72,672 94	65,911 16	.....	21,903 87	160,487 97
Saskatchewan et Alberta	10,826 71	61,169 12	671 26	2,046 86	74,713 95
Colombie-Britannique	893,141 23	364,431 37	8,326 16	24,441 88	1,290,340 64
Territoire du Yukon	.....	4,155 12	.....	.....	4,155 12
Havres et rivières, etc., en général	6,949 12	.....	.....	304,182 05	311,131 17
Totaux, dragages et matériel	.....	458,798 53	218,951 63	.....	677,750 16
" glissoirs et estacades	.....	14,780 72	12,814 22	96,624 69	124,219 63
" chemins et ponts	.....	131,496 08	10,490 39	10,594 57	152,581 04
" lignes de télégraphe	.....	248,405 99	2,323 09	491,550 80	742,279 88
" Divers	.....	294,156 62	.....	209,070 63	503,227 25
Grands totaux des dépenses	5,292,222 98	9,928,365 35	849,760 07	2,773,875 50	18,844,223 90

ETAT II—Donnant le coût des services suivants pour chaque édifice public (le total pour chaque province se trouve à l'Etat A).

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Nouvelle-Ecosse.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Amherts, bureau de poste, etc	.....	567 45	300 90	1,396 53	32 00	2,296 88
Annapolis "	.....	424 46	258 00	147 00	30 00	859 46
Antigonish "	.....	467 26	189 16	265 25	.....	921 67
Arichat "	.....	193 88	340 00	53 05	.....	586 93
Baddeck "	.....	411 30	202 00	53 84	.....	667 14
Bridgewater "	.....	495 44	160 08	.....	33 88	689 40
Canso "	.....	429 21	292 50	131 50	.....	853 21
Dartmouth "	.....	444 72	69 88	114 62	23 50	652 72
Digby "	6 00	466 58	289 00	423 40	64 00	1,248 98
Glace-Bay "	.....	606 30	213 90	381 85	55 00	1,257 05
Guysboro "	.....	181 41	260 00	294 55	8 75	744 71
Halifax, bur. du recv. général	1,250 00	795 99	399 50	143 98	374 93	2,964 40
" douane	51 20	5,379 62	1,416 85	2,009 03	2,444 15	11,300 85
" bureau de l'ingénieur	3 75	1 26	.....	.....	.....	5 01
" Edifice Dominion (B.P)	12 00	4,688 76	1,444 58	2,200 55	1,057 89	9,403 78
" Batisse d'immigration	.....	759 92	1,745 32	3,106 90	1,886 26	7,498 40
" Hôpital de détention (Trachoma	.....	.....	1,043 33	332 66	1,395 89	2,771 88
" Bureau de l'inspecteur des S.S.	3 75	.....	.....	.....	.....	3 75
Inverness, "	.....	436 06	121 77	301 95	45 00	904 78
Kentville. "	.....	399 96	264 94	250 45	50 00	965 35
Liverpool. "	.....	403 96	162 00	180 67	18 00	764 63
Lunenburg "	.....	520 91	333 25	508 40	59 00	1,421 56
New-Glasgow "	.....	476 50	214 78	433 11	100 00	1,224 39
Sydney-nord "	.....	485 01	661 22	600 30	32 00	1,778 53
" bureau de l'immigration	600 00	.....	.....	.....	.....	600 00
" bâtisse d'immigration	.....	.....	.....	26 37	.....	26 37
Pictou, bureau de poste	.....	456 94	221 14	35 35	.....	713 43
" douane	.....	185 21	262 16	3 00	.....	450 37
Shelburne, bureau de poste	.....	470 80	267 55	294 50	.....	1,032 85
Springhill "	.....	535 66	261 70	478 25	30 00	1,305 61
Sydney, bureau de poste	.....	675 48	36 00	1,023 94	.....	1,735 42
" bâtisse d'immigration	.....	.....	.....	7 55	.....	7 55
" mines, bureau de poste	.....	479 32	47 32	474 47	30 00	1,031 11
" " chambres des malles	.....	10 00	.....	.....	.....	10 00
Truro, bureau de poste, etc	.....	508 53	275 50	617 28	.....	1,401 31
Westville, "	.....	414 62	20 00	194 91	21 00	650 53
Windsor, "	.....	499 92	332 68	218 75	75 00	1,126 35
Wolfville, "	.....	.....	186 90	.....	.....	186 90
Yarmouth, "	.....	477 06	410 40	717 77	72 00	1,677 23
Total, Nouvelle-Ecosse	1,926 70	23,749 50	12,704 31	17,421 73	7,938 25	63,740 49
Ile-du-Prince-Edouard.						
Charlottetown, édifice fédéral	.....	2,935 66	734 71	2,194 64	236 00	6,101 01
" édifice de la Marine et des Pêcheries	44 00	386 44	303 50	37 02	11 00	781 96
" ferme expérimentale	.....	.....	174 99	51 26	.....	226 25
" agence d'immigration	120 25	.....	.....	.....	1 00	121 25
Goergetown, bureau de poste, etc	.....	175 10	193 74	32 05	.....	400 89
Montague, "	.....	179 36	223 12	76 78	.....	479 26
Souris, "	.....	442 88	357 64	188 00	.....	988 52
Summerside, "	.....	442 91	413 86	336 30	38 00	1,231 07
Tignish, "	.....	.....	75 19	.....	.....	75 19
Total, Ile-du-Prince-Edouard,	164 25	4,562 35	2,476 75	2,916 05	286 00	10,405 40

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Nouveau-Brunswick.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Bathurst, bureau de poste	.....	453 71	395 32	7 75	.....	856 78
Campbellton, " etc	.....	447 36	224 00	401 88	43 25	1,116 49
Carleton, bureau de poste temporaire,	111 50	.....	6 96	.....	.....	118 46
St-Jean ouest, bureau de poste	.....	464 96	121 43	83 01	10 50	679 90
Chatham, bureau de poste, etc	78 75	313 60	.....	496 23	20 00	908 58
Clair, bâtisse d'immigration	50 00	.....	.....	.....	.....	50 00
Dalhousie, bureau de poste, etc	.....	442 49	278 22	33 15	19 50	773 36
Edmunston, bâtisse d'immigration	10 00	.....	.....	.....	.....	10 00
Fairville, bureau de poste, etc	.....	49 01	175 50	.....	.....	224 51
Fredericton, "	.....	545 82	503 66	932 37	81 00	2,062 85
" bâtisse d'immigration	299 98	.....	8 50	16 20	9 00	333 68
Grand-Falls, bureau de poste, etc	60 00	236 91	.....	9 45	.....	306 36
Hartlans, "	.....	414 02	255 16	60 00	30 00	759 18
Hillsborough, "	.....	139 15	67 26	.....	.....	206 41
Marysville, "	.....	145 36	237 66	33 10	52 00	468 12
Moncton, "	.....	463 50	473 56	585 53	134 00	1,656 59
Newcastle, "	.....	422 77	657 65	475 65	35 00	1,591 07
Richibouctou, "	.....	438 56	402 08	382 36	.....	1,223 00
St-Jean, douane	124 75	2,963 85	2,338 81	700 93	1,661 68	7,790 02
" hôpital de détention	.....	547 50	65 82	11 02	.....	624 34
" bureau de l'ingénieur	1,044 00	.....	.....	.....	7 50	1,051 50
" bâtisse d'immigration	2,105 32	1,321 10	1,409 70	687 75	321 05	5,844 92
" bureau de poste	.....	3,400 55	931 66	3,777 39	1,183 82	9,293 42
" Station de la quarantaine, Partridge-Island	.....	720 00	.....	.....	438 91	1,158 91
" banque d'épargnes	.....	45	296 22	103 59	32 45	432 71
St-Léonard, bâtisse d'immigration	56 00	.....	.....	.....	.....	56 00
Ste-Claire, "	50 00	.....	.....	.....	.....	50 00
St-Stephen, "	150 00	.....	22 50	.....	6 50	179 00
" bureau de poste, etc	.....	578 37	187 50	301 92	38 34	1,106 13
Sussex, "	.....	410 56	419 25	94 21	50 00	974 02
Tracadie, lazaret	.....	762 25	1,809 10	.....	.....	2,571 35
Woodstock, bureau de poste, etc	.....	568 00	330 00	454 83	34 00	1,386 83
Total, Nouveau-Brunswick	4,140 30	16,249 85	11,617 52	9,648 32	4,208 50	45,864 49
Quebec.						
Arthabaska, bureau de poste, etc	.....	270 32	557 43	87 12	.....	914 87
Acton-Vale, "	.....	515 44	164 62	223 71	24 00	927 77
Asbestos, "	157 50	.....	.....	.....	.....	157 50
Aylmer, "	.....	276 36	335 12	258 72	47 25	917 45
Berthierville, "	.....	77 62	216 75	88 54	34 25	417 16
Beauharnois, "	112 50	.....	.....	.....	.....	112 50
Black-Lake, "	150 00	.....	.....	.....	.....	150 00
Buckingham, "	.....	125 15	246 52	127 80	55 80	555 27
Cap Rouge, ferme expérimentale	.....	.....	7 55	.....	.....	7 55
Chicoutimi, bureau de poste	.....	587 16	411 90	578 88	300 00	1,877 94
" bureau de l'ingémieur	43 75	.....	.....	.....	.....	43 75
Coaticook, bureau de poste, etc	.....	508 18	297 60	236 06	50 00	1,091 84
Cookshire, "	.....	399 96	231 15	159 01	20 00	810 12
Drummondville, "	.....	439 15	258 55	142 88	10 45	851 03
Dundee, douane	.....	.....	96 50	.....	.....	96 50
Farnham, ouest, bureau de poste, etc	.....	1,337 61	161 25	96 76	25 00	1,620 62
Fraserville, "	.....	413 36	384 87	163 03	200 00	1,161 26
Granby, "	.....	332 61	272 25	153 77	150 00	908 63
Hochelaga, "	.....	236 45	241 17	324 39	70 87	872 88
Iberville, "	.....	480 00	83 88	.....	12 00	575 88
Hiull, "	.....	150 00	306 00	438 27	290 57	1,184 84
Ile Verte, "	84 00	.....	.....	.....	.....	84 00
Joliette, "	.....	445 65	205 00	77 70	108 00	836 35
Knowlton, bureau de poste et arsenal	.....	159 02	238 78	141 32	21 00	560 12
Lachine, bureau de poste, etc	.....	116 21	183 81	274 84	52 40	627 26
Lachute, "	.....	413 05	210 77	447 96	37 00	1,108 78
Laprairie, "	.....	173 53	208 23	37 51	45 00	464 27
L'Assomption, "	.....	306 50	195 00	140 73	130 00	772 23

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Québec—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Lévis, bureau de poste, etc	.....	537 18	670 95	485 96	250 00	1,944 09
Longueuil "	.....	315 90	187 00	114 77	52 30	669 97
Mégantic "	.....	443 62	245 46	203 40	6 00	898 48
Magog "	.....	464 33	274 93	178 48	78 56	996 30
Marieville "	.....	101 75	231 23	.....	.....	332 98
Montmagny "	100 00	574 46	287 00	185 02	50 00	1,196 48
Montréal, corps de l'ordonnance Can	2,000 00	.....	.....	.....	.....	2,000 00
" Douane, au canal	.....	.....	.....	24 33	3 88	28 21
" Bureau des messageries et colis	.....	985 05	923 07	1,235 57	248 38	3,392 07
" Douane	26 25	5,317 22	1,570 65	1,171 66	493 79	8,579 57
" Entrepôt de vérification	63 75	13,607 98	1,938 26	3,501 07	1,119 63	20,230 69
" Bâtisse d'immigration	3,374 50	35 00	598 03	271 24	134 15	4,412 92
" Revenu de l'Intérieur	.....	1,015 24	418 42	53 22	119 37	1,606 25
" Bureau de poste (central)	343 14	38,862 14	4,388 80	18,776 53	2,686 96	65,057 57
" Station Postale 'B' (Catherine 'C' Amherts	.....	1,239 72	610 09	946 27	408 41	3,204 49
" Station Postale 'D'	1,000 00	773 13	47 21	846 21	96 09	2,762 64
" " " 'E'	.....	727 84	263 29	192 34	114 52	1,297 99
" Bureaux des Travaux publics	2,469 11	919 69	522 63	587 55	21 45	2,051 32
" Bureau de poste, etc., St-Henri	1,750 00	1 56	.....	4 20	53 61	2,528 48
" Westmount, dépot des facteurs	.....	.....	.....	.....	.....	1,750 00
" Station Windsor, station postale	1,012 50	453 70	239 01	172 32	33 03	898 06
Nicolet, bureau de poste, etc	.....	3 00	71 77	32 19	21 59	1,141 05
Nominingue, bâtisse d'immigration	213 00	.....	.....	.....	.....	213 00
Péribonka	.....	520 49	178 49	164 58	70 50	934 06
Péribonka "	.....	300 00	178 50	18 63	.....	497 13
Pierreville, bureau de poste, etc	.....	300 00	81 70	4 05	.....	385 75
Plessiville, bureau de poste, etc	.....	158 94	118 00	22 08	.....	299 02
Québec, édifice de la citadelle	.....	157 09	259 00	123 10	55 90	595 09
" agence de colonisation	34 00	547 50	791 43	371 56	.....	1,744 49
" bureau des mesureurs de bois	429 18	.....	.....	.....	.....	429 18
" douane	.....	541 25	12 00	.....	.....	553 25
" hôpital de déten. des immig	.....	666 37	1,342 36	42 75	.....	2,051 48
" bureau de l'ing. (rue St-Jean)	600 00	.....	861 22	336 44	5,508 19	7,305 85
" entrepôt de vérification	168 00	.....	.....	.....	.....	168 00
" bâtisse d'immigration	.....	1,621 65	1,191 36	543 83	.....	3,356 84
" Revenu de l'Intérieur	.....	.....	861 05	1,679 87	461 25	3,002 17
" bureau des inspecteurs du gaz et des P. et M	1,350 00	.....	103 69	115 33	.....	1,569 02
" observatoire	.....	.....	.....	111 75	100 00	211 75
" bureau de poste	245 50	8,985 14	1,382 13	2,292 22	750 00	13,654 99
" édifice du quai de la Reine	.....	.....	697 45	.....	875 00	1,572 45
" St-Sauveur, bureau de poste	720 00	150 00	.....	.....	40 00	910 00
" St-Roch	.....	508 57	389 44	471 00	800 00	2,169 01
Richmond, bureau de poste, etc	.....	474 49	319 52	291 80	25 00	1,110 81
Rigaud "	.....	125 00	291 32	.....	.....	416 32
Rimouski "	.....	316 72	349 14	225 57	75 00	966 43
" bureau de l'ingénieur	285 00	.....	.....	.....	.....	285 00
Roberval, bâtisse d'immigration	.....	300 00	.....	220 27	25 00	545 27
Shawinigan-Falls, édifice public	.....	60 00	280 00	.....	.....	340 00
Sherbrooke, bureau de poste, etc	.....	704 08	516 04	645 56	50 00	1,915 68
" bureau de l'ingénieur	613 18	.....	.....	.....	.....	613 18
Sorel, bureau de poste, etc	.....	601 99	503 73	500 39	257 48	1,863 59
Ste-Anne de Bellevue, bur. de poste, etc.	150 00	.....	.....	.....	.....	150 00
St-Eustache, bureau de poste, etc	144 00	.....	.....	51 98	.....	195 98
St-Félix de Valois, bur. de poste, etc.	93 00	.....	.....	.....	.....	93 00
St-Georges-E., Beauce, bur. de pos, etc	100 00	.....	.....	.....	.....	100 00
St-Gabriel de Brandon, bur. de pos. etc	150 00	.....	.....	.....	.....	150 00
St-Hyacinthe, bureau de poste, etc	.....	654 21	246 51	334 12	150 00	1,384 84
" Revenu de l'Intérieur	.....	415 54	167 81	27 48	100 00	710 83
St-Jérone, bureau de poste, etc	.....	412 91	313 24	122 41	102 80	951 36
St-Jean, bureau de poste, etc	.....	315 65	355 96	258 35	80 00	1,009 96

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires des mécaniciens et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Québec—Fin.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
St-Jean, douane	.....	349 92	.....	53 65	30 00	433 57
" bureau de l'ingénieur	7 33	.....	.....	.....	.....	7 33
St-Régis, bureau de l'agence des sauvages et douane	.....	.....	50 75	.....	.....	50 75
Terrebonne, bureau de poste, etc	.....	318 98	155 39	175 58	15 00	664 95
Thetford-Mines, bureau de poste etc	.....	182 35	357 89	246 00	100 00	886 24
Trois Rivières, bureau de l'ingénieur	104 00	.....	.....	.....	.....	104 00
" bureau de poste, etc	25 00	914 04	160 50	588 67	52 25	1,740 46
Trois-Pistoles, "	50 00	.....	.....	.....	.....	50 00
Valleyfield "	.....	614 34	468 63	299 75	90 00	1,472 72
Victoriaville "	1 00	292 94	370 07	313 67	50 00	1,027 68
Total pour Québec	18,169 19	95,652 00	32,356 82	43,833 77	17,538 68	207,550 46
Edifices d'Ottawa.						
Edifice des archives	.....	1,440 00	831 37	558 22	.....	2,829 59
Observatoire astronomique	.....	.....	774 00	881 46	.....	1,655 46
Ferme expérimentale	.....	.....	2,652 60	165 25	.....	2,817 85
Musée des pêcheries	.....	.....	252 25	332 05	.....	584 30
Bâtisse d'essais des combus. (Mines)	.....	.....	424 30	107 19	.....	531 49
Terrains du gouvernement	.....	.....	.....	158 79	.....	158 79
Ministère de l'Intérieur (rue Cliff)	.....	.....	85 36	45 51	.....	130 87
Edifice des Mines (rue Sussex)	.....	2,280 00	1,146 49	10 50	.....	3,436 99
Edifice du service Naval	.....	1,080 00	436 21	377 70	.....	1,893 91
Edifices du Parlement et des ministères	.....	55,848 40	49,095 73	24,092 95	.....	129,037 08
Bureau de poste	.....	5,760 00	1,693 87	1,669 76	.....	9,123 63
Imprimerie de l'Etat	.....	.....	10,764 92	4,340 86	.....	15,105 78
Travaux publics, ateliers	.....	360 00	1,166 15	539 41	.....	2,065 56
Rideau Hall, chambre de gardien	.....	.....	102 00	.....	.....	102 00
Hôtel des monnaies	.....	720 00	3,805 47	367 80	.....	4,893 27
Cour Suprême	.....	1,440 00	950 80	612 94	.....	3,003 74
Ile Victoria, chantier maritime	.....	.....	.....	22 75	.....	22 75
Musée Victoria	.....	9,936 00	6,760 20	1,709 45	.....	18,405 65
Divers édifices occupés par des bureaux des ministères—						
Bur. dans les rues Wellington et Victoria	.....	720 00	1,412 91	70 44	.....	2,203 35
Bureaux de la rue Sparks (édifice Egan)	.....	360 00	571 82	11 50	.....	943 32
Bur. de la rue Sussex et Av. McKenzie	.....	.....	16 43	.....	.....	16 43
Edifices loués	239,145 49	14,040 00	2,622 28	23,097 37	.....	278,905 14
Total, édifices d'Ottawa	239,145 49	93,984 40	85,565 16	59,171 90	.....	477,866 95
Ontario—(*Ottawa non compris.*)						
Alexandria, bureau de poste, etc	.....	558,07	280 30	222 30	7 50	1,068 17
Almonte "	.....	425 86	43 25	56 37	77 00	602 48
Amherstburg "	.....	411 98	225 00	215 90	45 00	897 88
Arnprior "	.....	403 86	277 49	608 28	32 40	1,322 03
Barrie "	.....	440 85	426 09	167 72	67 50	1,102 16
Belleville "	.....	752 84	743 35	1,186 34	83 25	2,765 78
Berlin "	.....	511 87	546 56	345 35	20 71	1,424 49
Blenheim "	150 00	.....	.....	.....	.....	150 00
Bowmanville "	.....	465 50	206 90	184 22	10 00	866 62
Brampton "	.....	399 96	38 95	159 65	25 00	623 56
Brantford "	.....	605 25	311 60	337 60	56 79	1,311 24
Bridgeburg "	.....	379 11	166 50	380 57	20 00	946 18
Brockville "	.....	752 83	453 50	660 90	170 00	2,037 23
Carleton-Place "	.....	410 61	207 02	131 2	7.....	748 90
Cayuga "	.....	65 32	48 57	56 88	3 80	174 57
Chatham "	.....	629 89	265 57	132 59	14 63	1,042 68
Clinton "	.....	211 97	310 24	197 50	17 02	736 73
Cobourg "	.....	546 00	312 81	390 82	34 12	1,283 75

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Rents.	Salaires et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Ontario—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Cornwall, bureau de poste, etc.	.....	586 09	519 02	801 16	75 00	1,981 27
Deseronto, "	.....	581 87	329 00	287 54	39 00	1,237 41
Dresden, "	.....	.....	291 00	.....	.....	291 00
Dundas, "	600 00	49 92	51 23	67 65	6 00	774 80
Elora, "	.....	132 27	163 99	161 75	.....	458 01
Essex, "	.....	78 88	.....	.....	.....	78 88
Fergus "	.....	424 81	209 65	185 45	.....	819 91
Fort-Francis, hangar d'immigration	75 00	.....	.....	.....	.....	75 00
Fort-William, bureau de poste	.....	602 56	567 00	732 30	90 00	1,991 86
" bureau de l'ingénieur	600 00	.....	.....	.....	.....	600 00
Galt, édifice public	.....	531 32	331 11	211 88	35 45	1,109 76
Gananoque, bureau de poste, etc.	.....	9 59	118 15	218 04	28 67	374 45
" douane	.....	18 35	176 50	83 24	16 57	294 66
Glencoe, bureau de poste, etc.	.....	422 34	289 90	218 74	1 00	931 98
Goderich, "	.....	456 80	280 08	201 51	60 00	998 39
Guelph, "	.....	619 58	585 68	674 12	60 87	1,940 25
Hamilton, douane	.....	1,592 50	.....	.....	.....	1,592 50
" édifice Winer, bur. de poste temporaire	100 00	.....	.....	12 56	.....	112 56
" revenu de l'intérieur	.....	2 00	136 27	39 08	21 85	199 20
" bur. de poste et entrepôt de vérification	.....	2,856 18	1,363 97	1,654 81	1,020 05	6,895 01
" édifice de l'immigration	240 00	.....	.....	.....	.....	240 00
" station postale B	630 00	.....	5 83	55 23	13 10	704 16
Harriston, bureau de poste, etc.	.....	180 23	396 76	177 43	.....	754 42
Hawkesbury, "	.....	479 23	235 07	126 25	18 00	858 55
Ingersoll, "	.....	463 30	362 90	332 94	12 04	1,171 18
Kenora, "	.....	460 31	483 18	303 41	70 76	1,317 66
Kincardine, "	.....	274 96	333 92	200 00	10 00	818 88
Kingston, douane	.....	408 12	165 60	94 05	59 25	727 02
" revenu de l'intérieur	1,759 43	621 22	21 00	59 50	109 08	2,570 23
" corps d'ordonnance	1,000 00	.....	.....	.....	.....	1,000 00
" bureau de poste	.....	765 32	42 10	1,225 21	59 50	2,092 13
Leamington, bureau de poste, etc.	.....	469 25	129 75	246 30	21 00	866 30
Lindsay, "	.....	468 40	292 66	112 74	30 00	903 80
Listowell, "	.....	164 50	474 23	77 00	2 50	718 23
London, doaune	.....	1,083 46	61 50	607 92	122 52	1,875 40
" bur. de l'ingénieur de district	375 00	.....	.....	.....	.....	375 00
" édifice de l'immigration	.....	.....	4 25	.....	.....	4 25
" bureau de poste	.....	1,532 26	83 65	2,287 15	70 00	3,973 06
L'Orignal, bureau de poste, etc.	125 00	.....	.....	.....	.....	125 00
Markham, "	.....	609 82	87 84	72 90	.....	770 56
Mount-Forest, "	.....	177 73	246 46	85 70	4 83	514 72
North-Bay "	.....	864 72	603 91	433 77	38 00	1,940 40
Napanee, "	.....	572 82	371 54	149 10	79 35	1,172 81
Niagara-Falls, "	.....	684 22	311 00	272 98	36 99	1,305 19
Orangeville, "	.....	576 94	191 00	159 86	20 00	947 80
Orillia, "	.....	428 94	267 20	110 58	32 50	839 22
Oshawa, "	.....	523 40	231 89	205 43	27 61	988 33
Owen-Sound, "	.....	423 16	855 29	180 87	50 00	1,509 32
Park-Hill, "	.....	215 17	206 79	68 98	.....	490 94
Paris, "	.....	409 91	144 10	66 67	61 60	682 28
Pembroke, "	.....	436 86	370 53	229 25	36 00	1,072 64
Peterboro, douane	.....	316 60	30 88	188 49	50 00	585 97
" bureau de poste, etc.	.....	731 60	437 02	177 20	78 00	1,423 82
Petrola, "	.....	463 75	164 70	236 56	47 76	912 77
Picton, "	.....	472 77	252 00	92 08	27 00	843 85
Port-Arthur, "	.....	587 78	438 60	340 92	192 79	1,560 09
" édifice de l'immigration	.....	.....	79 00	45 45	12 40	136 85
" bureau de l'ingénieur	500 00	.....	.....	8 25	.....	508 25
Port-Colborne, bureau de poste	.....	399 96	146 10	62 00	20 00	628 06
Port-Burwell, bureau de l'ingénieur	25 00	.....	.....	.....	.....	25 00
Port-Hope, bureau de poste	.....	466 27	373 40	297 00	17 10	1,153 77
Prescott, douane	.....	528 85	374 50	291 96	120 00	1,315 31
Renfrew, bureau de poste, etc.	.....	433 66	356 50	486 10	25 00	1,301 26
Ridgetown, bureau de poste, etc.	275 00	.....	.....	.....	.....	275 00

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Ontario—Fin.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Sandwich, bureau de poste, etc.	.....	364 71	301 71	79 03	20 43	765 88
Sarnia, "	.....	605 90	346 10	360 52	58 86	1,371 44
Sault-Ste-Marie, "	.....	719 00	802 64	374 35	65 52	1,961 51
Simcoe, "	.....	498 20	95 50	120 15	20 00	733 85
Smith Falls "	.....	416 56	241 90	295 03	88 00	1,041 49
Strathroy, "	.....	466 36	268 16	200 93	22 50	958 01
Stratford, "	.....	667 00	467 87	251 15	58 00	1,444 02
Ste-Catherine, "	.....	471 50	503 85	358 20	104 40	1,437 95
St-Mary's, "	.....	418 70	315 25	309 01	26 78	1,069 74
St-Thomas, "	.....	493 70	353 00	134 50	12 39	993 59
Tillsonburg, édifice public	.....	203 41	158 80	.....	.....	362 21
Toronto, Asst. receveur général et bureau du revenu de l'intérieur	.....	1,070 57	478 37	276 08	12 83	1,837 85
" édifice du sur. D.	8 00	.....	.....	.....	.....	8 00
" garage	333 28	410 01	353 86	154 30	2 50	1,253 95
" douane	.....	5,649 22	1,384 99	568 90	69 41	7,672 52
" bureau de l'ingénieur	1,565 54	.....	.....	60 58	.....	1,626 12
" entrepôt de vérification	33 19	5,805 01	1,789 23	683 78	97 85	8,409 06
" hangar pour les immigrants	1,000 00	.....	.....	.....	.....	1,000 00
" bur. de l'insp. des bateaux	540 00	.....	.....	.....	.....	540 00
" bureau de poste	.....	15,148 59	1,745 80	4,913 64	181 73	21,989 76
" station postale A	3,600 00	2,352 73	20 02	1,197 44	.....	7,170 19
" " B	1,800 00	221 89	12 00	146 42	4 60	2,184 91
" " C	.....	488 60	283 69	292 11	13 17	1,077 57
" " D	.....	637 50	295 08	264 94	5 80	1,203 32
" " E	1,440 00	351 61	4 34	201 94	23 10	2,020 99
" " F	52 00	1,151 59	502 81	289 82	22 64	2,018 86
" " G	880 00	165 50	5 32	243 40	.....	1,294 22
" " H	.....	35 90	.....	.....	.....	35 90
" " K	.....	168 83	22 58	8 14	.....	199 55
" édifices divers	.....	3,014 85	.....	.....	.....	3,014 85
Trenton, bureau de poste	.....	563 00	275 38	598 12	61 25	1,497 75
Uxbridge, édifice public	.....	.....	205 22	.....	.....	205 22
Walkerton, bureau de poste, etc.	.....	399 96	284 56	211 40	31 00	926 92
Welland, "	.....	585 42	312 71	368 32	30 00	1,296 45
Whitby, "	.....	510 21	238 39	377 52	38 00	1,164 12
Windsor, bureau de l'ingénieur	633 25	4 00	.....	.....	.....	637 25
" bureau de poste, etc.	.....	1,269 07	240 38	749 42	118 69	2,377 56
Wingham, "	.....	152 59	293 73	130 57	17 64	594 53
Woodstock, " ——	.....	547 17	410 39	333 11	39 20	1,329 87
Ontario—généralenent	.....	20 40	.....	.....	.....	20 40
Total pour Ontario (Ottawa non comp.)	18,339 69	80,681 64	32,922 53	35,704 20	4,960 15	172,608 21
Manitoba.						
Brandon, ferme expérimentale	440 00	.....	320 66	127 45	.....	888 11
" douane	.....	.....	.....	3 60	.....	3 60
" bureau des terres fédérales	.....	.....	.....	5 95	.....	5 95
" édifice d'immigration	.....	.....	143 89	52 84	20 17	216 90
" bur. de poste et bur. des ter	.....	1,029 05	1,467 56	903 66	176 68	3,576 95
Dauphin, station d'immigration	.....	.....	.....	101 10	.....	101 10
" bureau de poste, etc.	.....	563 45	844 54	462 24	.....	1,870 23
Emerson, édifice d'immigration	.....	.....	127 68	.....	.....	127 68
" bureau de poste	.....	562 72	381 68	31 05	.....	975 45
Neepawa, bureau de poste, etc.	.....	817 83	424 61	224 90	9 50	1,476 84
Portage la Prairie, bur. de poste, etc.	.....	689 79	753 52	339 87	44 90	1,828 08
" arsenal	.....	149 99	438 52	20 72	.....	609 23
Selkirk, bureau de poste	.....	689 20	474 45	111 94	24 45	1,300 04
Souris, " —	.....	505 92	373 37	209 25	45 10	1,133 64
St-Boniface, bureau de poste	.....	667 10	310 24	25 28	11 00	1,013 62
Swan-River, édifice d'immigration	90 00	.....	.....	.....	.....	90 00
Virden, "	250 00	.....	38 00	.....	.....	288 00
Wadena, "	.....	.....	8 25	.....	.....	8 25
Winnipeg, Station Union, arsenal, autrefois bureau des terres fédérales	604 00	.....	.....	.....	.....	604 00

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Manitoba—Fin.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Winnipeg, édifices publics fédéraux	.....	873 33	.....	.....	.....	873 33
" édifice d'expositions des grs	120 00	.....	67 50	3 13	.....	190 63
" bureau de l'ingénieur	914 85	.....	.....	.....	.....	914 85
" entrepôt de vérification	.....	6,463 90	3,362 07	116 02	565 86	10,507 85
" édifice de l'immigration	.....	1,195 33	4,106 03	561 15	529 00	6,391 51
" bureau des poids et mesures bur. des affaires des Sauvages, etc. (Edifi. Bawlfe)	3,442 50	.....	.....	10 93	.....	3,453 43
" édifices publics	102 50	12,805 13	4,790 02	3,148 89	563 01	21,409 55
" ancien bureau de poste, édifice de la douane	.....	5,359 10	1,855 75	227 46	123 66	7,565 97
" station postale 'A'	2,050 00	.....	.....	.....	.....	2,050 00
" station postale 'B'	.....	747 20	551 08	54 22	34 27	1,386 77
" bureau des commissaires de chemin de fer	632 50	104 00	.....	4 00	.....	740 50
Total pour le Manitoba	8,646 35	33,223 04	20,839 42	6,745 65	2,147 60	71,602 06
Saskatchewan et Alberta.						
Battleford édifice des terres fédérales	.....	.....	.....	293 10	.....	293 10
" édifice d'immigration	.....	.....	202 50	.....	.....	202 50
" bureau de poste	.....	546 30	793 78	18 49	25 00	1,383 57
Biggar, édifice d'immigration	.....	.....	160 40	.....	.....	160 40
Calgary, entrepôt de vérification	6,596 78	.....	.....	66 07	.....	6,662 85
" bureau des messageries	.....	.....	.....	22 83	.....	22 83
" gardes-forestiers	1,290 35	.....	.....	.....	.....	1,290 35
" amélioration de l'électricité et du gaz, (édifice Cadogan)	420 00	.....	.....	.....	.....	420 00
" édifice d'immigration	10 00	.....	295 15	20 04	40 00	365 19
" bureau des commissaires de l'irrigation	1,625 00	.....	.....	.....	.....	1,625 00
" bur. des pds. et mes. (Costello)	330 00	.....	.....	.....	.....	330 00
" bureau de poste	.....	3,938 95	1,695 27	2,259 34	300 00	8,193 56
" bureau de poste temporaire	2,381 50	35 75	194 88	354 34	28 70	2,995 17
" commissaires des chemins de fer (édifice Bruner)	942 00	48 00	.....	.....	.....	990 00
Castor, édifice d'immigration	.....	.....	36 07	.....	.....	36 07
Edmonton, terres fédérales et bureau d'enregistrement	5,400 00	313 69	.....	269 84	.....	5,983 53
" entrepôt de vérification	1,884 00	.....	.....	.....	.....	1,884 00
" hangar d'immigration	46 00	.....	525 06	160 81	215 90	947 77
" édifice pour les immig.	220 00	.....	.....	.....	.....	220 00
" bureau de poste	.....	5,286 65	1,794 39	2,687 37	141 20	9,909 61
" bureau du télégraphe	105 00	.....	.....	.....	.....	105 00
Edson, édifice d'immigration	.....	.....	169 60	.....	.....	169 60
Estevan, bureau de poste	.....	556 65	267 03	229 82	53 25	1,106 75
Entwistle, édifice d'immigration	.....	.....	63 00	.....	.....	63 00
Grand-Prairie, bur. des terres fédér.	260 00	.....	138 00	.....	.....	398 00
Gravelbourg, édifice d'immigration	.....	.....	241 00	.....	.....	241 00
Grouard, bureau des terres fédérales	455 00	.....	116 50	.....	.....	571 50
Humboldt " "	240 00	.....	159 00	.....	.....	399 00
" édifice public	.....	156 37	595 96	.....	.....	752 33
Herbert, édifice de l'immigration	225 00	.....	.....	.....	.....	225 00
Indian-Head, ferme expérimentale, bureau des forêts	300 00	.....	1,105 00	187 87	123 81	1,716 68
Irvine, édifice d'immigration	120 00	.....	.....	.....	.....	120 00
Kelwood, bureau de poste	96 00	.....	.....	.....	.....	96 00
Kerr-Robert, édifice d'immigration	1 00	.....	178 57	.....	.....	179 57
Lacombe, ferme expérimentale	.....	.....	175 03	88 46	.....	263 49
Lloydminster, édifice d'immigration	.....	.....	197 68	46 80	.....	244 48
Lethbridge, bureau des terres fédér.	.....	14 50	371 70	81 75	97 50	565 45
" ferme expérimentale	.....	.....	213 70	.....	.....	213 70
" édifice d'immigration	.....	.....	169 15	52 11	97 50	318 76
" édifice pour les immig.	780 00	.....	.....	21 30	.....	801 30
" bureau de poste	3,433 34	605 00	.....	47 72	.....	4,086 06

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Suite.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Saskatchewan et Alberta—Suite.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
MacLeod, douane	.....	.....	186 15	24 88	24 95	235 98
Maple-Creek, bureau de poste	.....	236 22	292 00	137 65	50 75	716 62
Medicine-Hat, édifice de l'immigrat.	175 00	.....	.....	.....	.....	175 00
" bureau de poste	.....	1,008 35	113 90	248 06	40 50	1,410 81
Moose-Jaw, bureau des terres fédéral.	2,250 00	335 00	.....	566 19	.....	3,151 19
" édifice de l'immigration	200 00	.....	157 20	43 25	29 85	430 30
" revenu de l'intérieur	730 00	.....	.....	.....	.....	730 00
" bureau de poste	.....	734 67	459 85	1,087 05	46 40	2,327 97
" services des malles par ch. de fer	800 00	70 00	.....	12 96	.....	882 96
North-Battleford édifice de l'immigr.	651 00	.....	39 70	95 70	25 05	811 45
North-Portal, édifice de l'immigrat.	1 00	.....	114 27	.....	78 75	194 02
Red-Deer, bureau de poste	.....	786 00	299 25	52 55	39 00	1,176 80
Régina, entrepôt de vérification	750 00	.....	.....	.....	.....	750 00
" bureau des terres fédérales et bureau d'enregistrement	.....	1,224 55	637 60	151 55	65 25	2,078 95
" édifice d'immigration)	.....	.....	206 28	60 57	32 40	299 25
" bureau de poste	13 55	2,674 37	2,135 69	2,224 14	94 60	7,142 35
Rosthern, ferme expérimentale	.....	.....	329 50	.....	.....	329 50
Prince-Albert, hangar de l'immigrat.	120 00	.....	113 75	26 23	11 85	271 83
" bureau de poste	.....	1,909 55	1,220 54	1,202 74	82 32	4,415 15
Saskatoon, douane (temporaire, 3ème avenue)	.....	.....	.....	13 30	.....	13 30
" douane, 1ère avenue	.....	.....	.....	66 61	.....	66 61
" hangar d'immigration	.....	.....	334 80	48 02	30 41	413 23
" bureau des terres fédérales	1,800 00	.....	.....	.....	.....	1,800 00
" bureau de poste	.....	1,693 88	1,027 71	1,855 69	194 38	4,771 66
Scott, ferme expérimentale	.....	.....	230 70	.....	.....	230 70
Stettler, édifice d'immigration	60 00	.....	.....	.....	.....	60 00
Strathcona, édifice d'immigration	189 00	.....	187 83	34 70	36 72	448 25
" édifice public	.....	768 65	515 98	217 13	127 75	1,629 51
Swift-Current, bureau des terres fédér.	.....	.....	38 89	.....	.....	38 89
" hangar d'immigration	1 00	.....	.....	.....	.....	1 00
" bureau de poste	475 00	.....	54 93	9 00	.....	538 93
Tisdale, édifice d'immigration	.....	.....	38 50	.....	.....	38 50
Unity, édifice d'immigration	.....	.....	22 35	.....	.....	22 35
Vanda " "	240 00	.....	28 85	.....	.....	268 85
Vegreville " "	520 00	.....	5 00	.....	.....	525 00
Vermillon " "	1 00	.....	109 00	.....	.....	110 00
Viking " "	.....	.....	114 91	.....	.....	114 91
Wilkie " "	1 00	.....	214 02	.....	.....	215 02
Wainwright " "	.....	.....	67 74	.....	.....	67 74
Westakiwin, édifice public	.....	293 25	264 51	141 06	3 75	702 57
Yonker, bureau de poste	.....	.....	98 00	.....	.....	98 00
Yorkton, bureau de poste	.....	578 25	781 13	646 98	69 50	2,075 86
Total pour Saskatchewan et Alberta.	36,138 52	23,814 60	20,298 95	15,874 07	2,207 04	98,333 18
Colombie-Britannique.						
Agassiz, ferme expérimentale	.....	.....	282 28	.....	.....	282 28
Atlin, bureau de poste	.....	155 00	.....	75 25	.....	230 25
Chilliwack, édifice public	.....	13 71	.....	.....	.....	13 71
Comox, édifice public	.....	.....	9 00	.....	.....	9 00
Cranbrook, édifice public	.....	309 86	273 18	.....	.....	583 04
Cumberland, bureau de poste	.....	673 22	176 00	300 00	60 00	1,209 22
Fernie, bureau de poste	.....	886 55	188 00	243 25	54 00	1,371 80
Kamloops, bureau de poste, etc	.....	744 80	246 35	464 40	26 00	1,481 55
Ladysmith " "	.....	613 00	64 00	93 41	18 00	788 41
Nanaïmo " "	.....	1,775 10	347 00	534 35	36 00	2,692 45
Nelson " "	.....	696 02	887 65	459 00	54 00	2,096 67
New-Westminster, bureau des Sauvages et des Pêche.	.....	634 46	128 00	48 20	28 33	838 99
" bur. de poste	.....	772 57	435 75	507 08	68 15	1,783 55
Prince-Rupert, édifice public	3,825 00	.....	.....	15 76	.....	3,840 76

PARTIE II—ETAT B—DÉPENSES—*Fin.*

Nom de l'édifice.	Loyers.	Salaires et fournitures.	Chauffage	Eclairage.	Eau.	Total.
Colombie-Britannique—Fin.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Rossland, bureau de poste	.....	661 35	553 05	660 00	94 48	1,968 88
Revelstoke douane, bureau du bois de la Couronne	208 00	.....	.....	.....	.....	208 00
Vancouver, entrepôt de vérification	2,250 00	7 70	51 23	27 66	1 15	2,337 74
" bureau de poste	.....	11,950 81	1,766 14	4,380 42	288 84	18,386 21
" bur. de poste temporaire	50 00	.....	.....	2 10	.....	52 10
" bureau de poste Nord	1,200 00	45 87	.....	106 35	.....	1,352 22
" bureau de poste Sud	600 00	476 14	.....	48 12	.....	1,124 26
" vieux bureau de poste	.....	69 60	410 63	209 44	68 96	758 63
" bur. des messag. d. douanes.	825 00	1 00	45 00	11 44	.....	882 44
" hôpital d. détent. d. chinois.	300 00	.....	.....	.....	.....	300 00
Vernon, bureau de poste	.....	595 23	480 35	160 76	26 25	1,262 59
Victoria (E. W. Amos, édifice Molden.						
" bureau de la marine et des sauvages (ancienne douane)	4,050 00	366 65	70 00	30 70	21 80	4,539 15
	.....	780 00	318 50	144 80	22 88	1,266 18
" hôpital de détention de l'immigration	.....	3 75	411 50	225 35	117 45	758 05
" bureau de poste, etc	42 00	7,373 28	1,484 05	2,510 35	81 25	11,490 93
" vieux bureau de poste	.....	257 00	.....	23 70	139 75	420 45
" logement du concierge	.....	2 85	23 00	5 85	5 10	36 80
Williams-Head, station de quarantaine	.....	.....	4,103 25	.....	.....	4,103 25
Total pour la Colombie-Britannique	13,350 00	29,865 52	12,753 91	11,287 74	1,212 39	68,469 56

PARTIE II, ETAT C.—Indiquant les sommes prêtées par le gouvernement en vertu d'Actes spéciaux du Parlement, et garanties par les débentures de la corporation qui fait l'emprunt. Les travaux auxquels ces fonds sont appliqués sont d'une nature quasi-publique, et les différentes avances d'argent ont été payées sur la recommandation de l'honorable ministre des Travaux publics, et après l'inspection de l'ingénieur en chef.

Bénéficiaire du montant prêté.	Acte du parlement.	A quelles fins.	Montant.
Nul	.....	.....	

PARTIE III

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF

SUR LES

TRAVAUX EXÉCUTÉS SOUS SA DIRECTION DANS LE DOMINION DU CANADA

DURANT

L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS

1913

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,
BUREAU DE L'ARCHITECTE EN CHEF,
OTTAWA.

M. R. C. DESROCHERS, secrétaire,
Ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—Je vous envoie ci-joint le rapport annuel concernant les travaux exécutés sous ma direction pendant l'exercice financier clos le 31 mars 1913.

D. EWART,
Architecte en chef.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

ARICHAT.

ÉDIFICE PUBLIC.

Deux sections ont été ajoutées à la fournaise de chauffage à eau chaude; des réparations ont été faites au système de chauffage et quelques serrures ont été fournies au ministère des Douanes.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de M. W. Bishop, inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse.

BRIDGEWATER.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des changements ont été faits aux fenêtres dans le but d'assurer la ventilation automatique de l'édifice, et certaines réparations ont été faites à la tour de l'horloge.

Ces travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. W. Bishop, inspecteur des édifices publics de la Nouvelle-Ecosse.

CANSO.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un puisard en béton a été construit pour recevoir le drainage du générateur à gaz; le drain principal, qui avait été bouché par l'accumulation des déchets du carbure employé, a été ouvert et remis ensuite en place. L'édifice a aussi été peinturé à l'extérieur et à l'intérieur et des réparations ont été faites à la tour de l'horloge, au toit et à la plomberie.

Ces travaux ont été exécutés sous la surveillance de M. W. Bishop, inspecteur des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

DIGBY.

ÉDIFICE PUBLIC.

De nouvelles grilles, une plate-forme et un évier ont été posés dans la partie du bureau de poste réservée aux employés; l'extérieur des cadres des fenêtres et des châssis a été peinturé, les portes ont été vernies et des réparations ont été faites aux portes de la voûte et au plâtrage du vestibule public, au rez-de-chaussée.

M. W. Bishop, inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse, a surveillé l'ouvrage.

GUYSBORO.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un puits pour l'approvisionnement de l'eau a été creusé sur la côte, vis-à-vis de l'édifice; les portes extérieures ont été peinturées et vernies et les fournaises ont été réparées.

M. W. Bishop, inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse, a surveillé les travaux.

HALIFAX.

ÉDIFICE DE L'IMMIGRATION.

Le plancher du quai a été réparé, quelques nouveaux pilotis ont été enfoncés pour renforcer le quai et de nouvelles lumières électriques ont été installées.

Ces travaux ont été faits sous la surveillance de M. W. Bishop, inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse.

STATION DE QUARANTAINE, ÎLE LAWLOR.

Une résidence a été bâtie pour l'usage de l'ingénieur en charge; un puisard a été construit pour le drain de l'hôpital des passagers de première classe. Tous les édifices en bois furent recouverts avec des bardeaux et réparés; toutes les bâtisses furent peinturées, y compris l'intérieur de l'hôpital des passagers de première classe, et une nouvelle chaussée fut construite entre cet hôpital et le quai.

M. W. Bishop, inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse, a surveillé ces travaux.

DOUANE.

Une partie des cloisons du soubassement a été enlevée; le bureau des évaluateurs des douanes a été aménagé; un plancher en béton posé dans le soubassement; des cloisons furent posées sur les comptoirs et la cage du caissier fut transportée dans le coin opposé; les bureaux des jaugeurs ont été munis d'un comptoir, d'une nouvelle cloison et du service de l'eau et du gaz. Une cloison en briques fut enlevée du bureau de l'inspecteur des postes, une nouvelle porte fut percée dans le mur, des casiers à documents furent installés et un certain montant de peinturage fut fait, le tout sous la surveillance de M. Wm Bishop, inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse.

ÉDIFICE DOMINION.

Une partie du personnel des postes qui était dans le soubassement de l'édifice de la Douane, déménagea dans cet édifice et les changements nécessaires dans l'aménagement intérieur furent faits; le monte-charge fut muni de nouvelles portes et d'un moteur électrique pour l'actionner jusqu'au soubassement. Les bureaux des colis postaux en douane et des annonces des douanes furent aménagés; des casiers à lettres en fils

métalliques furent fournis ainsi qu'une machine à oblitérer les timbres, mue par l'électricité, et les cloisons en fils métalliques furent peinturées.

Ces ouvrages furent faits sous la surveillance de M. W. Bishop, inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse.

STATION DE QUARANTAINE DES BESTIAUX.

Le chemin conduisant aux étables fut réparé, le puits fut approfondi pour augmenter l'approvisionnement d'eau et le toit des étables fut peinturé.

Ces travaux furent exécutés sous la surveillance de W. Bishop, inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse.

HÔPITAL DE DÉTENTION.

Une écurie de 35 x 20 pieds fut construite pour les chevaux du médecin et de l'établissement; de nouveaux châssis furent posés dans les fenêtres du toit pour empêcher l'eau d'y pénétrer; la chambre des hommes au premier étage fut divisée en deux au moyen d'une cloison en métal et les fenêtres furent garnies de barres de fer pour la transformer en cellule. Des réparations furent aussi faites à la corniche extérieure en ciment et à la plomberie.

Ces travaux furent exécutés sous la surveillance de M. W. Bishop, inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse.

INVERNESS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un trottoir en béton fut posé sur les rues Railway et Second et un mur de soutènement en béton fut construit sur la rue Railway; le plancher en bois du rez-de-chaussée a été peinturé; les murs et les plafonds au premier étage ont été teints.

M. W. Bishop, inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse, a surveillé l'exécution de l'ouvrage.

KENTVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des planchers en bois franc ont été posés dans les corridors et le bureau du collecteur des douanes; les ouvrages en bois, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, ont été peinturés et l'on a construit une tour pour y mettre une horloge.

M. W. Bishop, inspecteur des édifices de la Nouvelle-Ecosse, a surveillé les travaux.

LIVERPOOL.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une nouvelle série de casiers à lettres a été ajoutée aux casiers actuels, et une couverture en asbeste a été posée sur les fournaises et les tuyaux de drainage.

Les travaux ont été surveillés par M. W. Bishop, inspecteur des édifices publics, N.-E.

NEW-GLASGOW.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a peinturé tout l'ouvrage en bois et en fer, à l'extérieur et à l'intérieur de l'édifice, y compris la couverture du toit. Un plancher a été posé dans l'attique et on a construit un escalier pour y arriver; on a posé une porte dans la chambre des employés du bureau de poste, et le plombage et l'appareil de chauffage ont été réparés.

L'ouvrage a été surveillé par M. Bishop, inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse.

NORTH SYDNEY.

HANGAR DE L'IMMIGRATION.

Cet édifice comprend un étage qui a été ajouté au hangar à fret, situé sur le bout intérieur du quai de l'Intercolonial. Cette addition a 100 pieds de longueur par la largeur de l'édifice, et a été construite en 1911, sous la surveillance de M. D. A. Hewitt, un des architectes du ministère.

Le service de l'eau, des lavabos, des cabinets d'aisance, etc., a été installé; l'ouvrage en bois à l'intérieur a été peinturé et des améliorations ont été faites pour assurer le confort des immigrants.

Cet ouvrage a été fait sous la surveillance de M. W. Bishop, inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le lattage a été réparé et la maçonnerie jointoyée. Un plancher en bois franc a été posé dans le bureau du maître de poste, l'ouvrage en bois à l'intérieur a été peinturé, les planchers ont été retouchés, les murs et les plafonds ont été teints et des réparations ont été faites au toit et à la plomberie.

Ces travaux ont été faits sous la surveillance de W. Bishop, inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse.

PICTOU.

DOUANE.

Des planchers en bois franc ont été posés dans le hall du rez-de-chaussée et dans le bureau des pêcheries; les planchers des bureaux du Revenu de l'Intérieur ont été retouchés; tous les murs et les plafonds du rez-de-chaussée et du premier étage ont été nettoyés, les murs ont été peinturés, les plafonds ont été teints et les portes d'entrée ont été peinturées et imitées.

Cet ouvrage a été fait sous la surveillance de W. Bishop, inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse.

BUREAU DE POSTE.

Le tuyau de drainage principal a été prolongé sous l'eau, jusqu'au-dessous du niveau de l'eau basse; le bureau de poste a été nettoyé, teint et peinturé; l'ouvrage en bois franc a été verni et tout l'ouvrage extérieur en bois et en fer a été peinturé.

L'ouvrage a été surveillé par W. Bishop, inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse.

PARRSBORO.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice a été décrit dans le rapport de l'année dernière et est encore en cours de construction.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, J. M. Gillespie.

Entrepreneurs, Falconer et McDonald.

SHELBURNE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites aux toits, y compris celui de la tour de l'horloge, et on a meublé le bureau de l'inspecteur des pêcheries, sous la surveillance de W. Bishop, inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse.

SPRINGHILL.

ÉDIFICE PUBLIC.

La menuiserie, à l'extérieur et à l'intérieur de l'édifice a été peinturée, de même que l'ouvrage en fer; le bois franc a été verni et des vitres brisées ont été remplacées; des stores intérieurs ont été fournis pour le bureau de poste et le bureau des douanes. Une nouvelle échelle de 35 pieds de longueur a été placée en arrière de l'édifice pour servir en cas d'incendie et des réparations ont été faites à l'ouvrage en briques et aux serrures.

Ces travaux ont été faits sous la surveillance de W. Bishop, inspecteur des édifices publics, N.-E.

SYDNEY-MINES.

ÉDIFICE PUBLIC.

De nouvelles sections ont été ajoutées aux fournaises et l'appareil de chauffage a été entièrement réparé sous la surveillance de W. Bishop, inspecteur des édifices publics, N.-E.

SYDNEY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations furent faites à l'ouvrage extérieur en briques, à l'ouvrage en tuiles, à la plomberie et aux portes d'entrée.

Cet ouvrage a été fait sous la surveillance de W. Bishop, inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse.

STATION DE QUARANTAINE.

Les toits des édifices ont été couverts en bardeaux et peinturés et les cheminées ont été jointoyées avec du mortier de ciment, sous la surveillance de W. Bishop, inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse.

TRURO.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un récepteur de lettres a été placé en avant de l'édifice, avec ouverture dans le mur et gradins en pierre pour y arriver; une nouvelle section de casiers à lettres a été ajoutée et des châssis vitrés ont été posés au-dessus des casiers jusqu'au plafond; des réparations ont été faites au plancher et des balustrades ont été placées à chaque entrée. Deux fenêtres ont été posées dans le pignon nord du logement du concierge; des impostes ont été placées au-dessus des portes; le plâtrage a été réparé et les chambres ont été peinturées et tapissées.

L'ouvrage a été surveillé par W. Bishop, inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse.

WESTVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

De nouveaux noquets ont été placés sur le mur du parapet; la corniche en cuivre a été réparée, le mur en briques a été remplacé par un nouveau mur; la fondation en maçonnerie a été jointoyée et quelques sections des fournaises ont été remplacées.

M. W. Bishop, inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse, a surveillé ces travaux.

WINDSOR.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une tour pour horloge a été construite; les murs et les plafonds du bureau de poste et de la douane ont été nettoyés et teints; l'ouvrage en bois a été nettoyé et verni et les portes d'entrée ont été peinturées et imitées.

Ces travaux ont été faits sous la surveillance de W. Bishop, inspecteur des édifices publics, Nouvelle-Ecosse.

WOLFVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice a été décrit dans le rapport de l'année dernière et est encore en construction.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, Clarence H. Borden.

Entrepreneur, A. Hood.

YARMOUTH.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les cheminées ont été jointoyées, la couverture du toit, en tôle galvanisée, ainsi que les portes extérieures, les fenêtres, les conduits, etc., ont été peinturés et des réparations ont été faites à la tour de l'horloge. M. W. Bishop, inspecteur des édifices, Nouvelle-Ecosse, a surveillé ces travaux.

PROVINCE DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

CHARLOTTETOWN.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Trois lampes avec poteaux ornementés ont été placées sur les terrains; les bureaux des douanes ont été nettoyés, peinturés et teints; un bureau privé a été installé, nettoyé, teint, peinturé, meublé et pourvu d'un lavabo, du gaz, etc., complet; deux châssis doubles ont été fournis; le plancher en tuiles a été réparé; les boîtes à lettres et à journaux des rues ont été repeinturées et des réparations ont été faites aux prélarts, au vitrage, etc.

Les terrains autour de l'édifice ont aussi été améliorés.

Ces travaux ont été faits sous la surveillance de J. J. McDuff, surintendant des édifices publics, Ile-du-Prince-Edouard.

ANCIEN ÉDIFICE DE LA BANQUE DU COMMERCE.

Cet édifice est à loyer. Une nouvelle fournaise a été installée; les drains principaux du soubassement ont été recouverts; on a installé de nouveaux noquets en cuivre, des gouttières et des conduits; l'ouvrage en brique extérieure a été réparé et peinturé; on a fourni une pierre de puisard, un coussin de chaise, un radiateur, une grille en fer, et des réparations ont été faites au mât du pavillon, aux serrures, aux fenêtres et au vitrage.

Cet ouvrage a été fait sous la surveillance de J. J. McDuff, surintendant des édifices publics, Ile-du-Prince-Edouard.

MONTAGUE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un plancher en bois franc a été posé dans la chambre des employés du bureau de poste et du vestibule public; on a amélioré les casiers à lettres et l'ouvrage en bois, tant à l'extérieur qu'à l'intérieur, y compris le plancher de la grande chambre des douanes. Les serpentins de chauffage ont été peinturés et on a vernissé là où c'était nécessaire.

L'ouvrage a été surveillé par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

SOURIS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des gouttières et des tuyaux en cuivre ont été installés sous les bords du toit; on a fourni pour cet édifice: des stores pour les fenêtres, une table pour le triage des lettres, deux portes en chêne, deux tampons, deux seuils et trois pierres de puisard. La clôture a été nettoyée et peinturée.

Cet ouvrage a été exécuté sous la surveillance de J. J. McDuff, surintendant des édifices publics, Ile-du-Prince-Edouard.

SUMMERSIDE.

ARSENAL.

On a terminé la construction de cet édifice qui a été décrit dans le rapport de l'année dernière.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux: M. MacLeod.

Entrepreneurs: M. F. Shurman & Co.

TIGNISH.

ÉDIFICE PUBLIC.

La construction de cet édifice, décrit dans le rapport de l'année dernière, a été terminée. Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux: Frank S. Gaudet.

Entrepreneur: John M. Clark.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

BATHURST.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le rebord en planche de la tour a été renouvelé ainsi que la doublure en cuivre des réservoirs à l'eau; on a fourni des ressorts et des appareils de contrôle pour les portes et on a réparé le coffre-fort des douanes, la tour de l'horloge, la chaudière, la plomberie, l'ouvrage en bois et l'ameublement du bureau de poste.

Cet ouvrage a été fait sous la surveillance de D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

CAMPBELLTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice a été décrit dans le rapport de l'année dernière et est maintenant terminé. Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux: John Quinn.

Entrepreneur: James Reid.

Le bureau de poste temporaire et le logement du concierge ont été vendus à l'enchère.

Les travaux ont été faits sous la surveillance de D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

CHATHAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le lot voisin de l'édifice public, qui a été acheté pour y construire une addition, a été nettoyé, clôturé et débarrassé des bâtisses qui s'y trouvaient.

Ce travail a été fait sous la surveillance de D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

QUARANTAINE DE MIDDLE ISLAND.

On a amélioré les drains de la cave, sous la surveillance de D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

FAIRVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a terminé la construction de cet édifice, qui a été décrit dans le rapport de l'année dernière.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux publics: Murray W. Long.

Entrepreneur: R. A. Corbett.

FREDERICTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a amélioré le bureau du maître de poste et le prolongement de l'édifice et on a fourni les articles suivants : un pupitre, des chaises et des tabourets pour le collecteur des douanes, un pupitre et des casiers pour le maître de poste. Des réparations ont aussi été faites au toit, à l'appareil de chauffage et à l'ouvrage en bois.

Ces travaux ont été faits sous la surveillance de D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

BUREAUX D'IMMIGRATION.

Ces bureaux sont dans un édifice loué. On les a réparés et on y a installé un appareil de chauffage, des meubles et de la plomberie, sous la surveillance de D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

GRAND FALLS.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a terminé la construction de cet édifice, qui a été décrit dans le rapport de l'année dernière. Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, T. C. Dixon.

Entrepreneurs, Powers & Brewer.

HARTLAND.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, construit récemment, a été muni d'un appareil d'éclairage à l'acétylène et d'une horloge de tour, sous la surveillance de D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

HILLSBORO.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a terminé la construction de cet édifice qui a été décrit dans le rapport de l'année dernière. Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Architecte surintendant: W. E. Reid.

Commis des travaux: Beecher Steeves.

Entrepreneur: O. J. Dunham.

MARYSVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites au toit, à l'appareil de chauffage, à la plomberie et aux drains.

Ces travaux ont été faits sous la surveillance de D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

MONCTON, N.-B.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une console en fer a été fournie pour le mât du pavillon, qui a aussi été réparé, sous la surveillance de D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

NEWCASTLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les grilles d'entrée de la cour ont été peinturées, et des réparations ont été faites aux casiers à lettres et à l'appareil de chauffage. Ces travaux ont été faits sous la surveillance de D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

RICHIBUCTO.

ÉDIFICE PUBLIC.

La maçonnerie a été jointoyée; des stores ont été fournis pour les fenêtres; le toit plat a été réparé et goudronné; des réparations ont été faites à la cheminée; des serrures ont été fournies et on a fait du peinturage où la chose était nécessaire.

Cet ouvrage a été fait sous la surveillance de D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

SAINT-JEAN.

STATION DE LA QUARANTAINE. ILE DE LA PERDRIX

Quatre nouveaux édifices sont en construction.

Plusieurs des édifices de la station ont été recouverts en bardeaux, réparés et peinturés; ils furent pourvus de manteaux de cheminée, de grilles et de foyers. L'appareil de chauffage a été réparé et muni de nouvelles grilles, de tuyaux de fumée; on a aussi réparé et nivelé la chaussée et réparé le bateau.

Cet ouvrage a été fait sous la surveillance de D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

ARSENAL.

On a terminé la construction de cet édifice, qui a été décrit dans le rapport de l'année dernière. Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Entrepreneur: Michael Sullivan.

Architecte en charge, A. H. Mott.

Commis des travaux, Neil Brodie.

BÂTISSE D'IMMIGRATION.

On a construit de nouvelles cloisons à l'étage supérieur pour faire des chambres pour les immigrants; une nouvelle chambre de toilette avec lavabos, évier et cabinets d'aisance a été aménagée; des cages en treillis de fer pour la vente des billets du chemin de fer Pacifique-Canadien ont été installées; il a été fourni des pinceaux, des stores, des magasins pour les ingénieurs et des lampes; on a réparé les conduits pour l'eau; la cuisine et la chambre du cuisinier ont été réparées et peinturées; on a aussi fourni des meubles, des prélarts, des tapis, des stores et des boyaux d'incendie; des réparations ont été faites à la plomberie, à la menuiserie, au vitrage, aux poêles, aux cloches électriques, et à l'éclairage.

Cet ouvrage a été fait sous la surveillance de D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

HÔPITAL DE L'IMMIGRATION.

On a fait des réparations à la plomberie et à l'égoût; les tuyaux de ventilation ont été protégés et le mobilier de l'hôpital a été transporté à l'édifice de l'immigration, parce que l'hôpital devait être vendu à l'enchère publique.

Cet ouvrage fut fait sous la surveillance de D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

DOUANE.

La surface extérieure des murs extérieurs de l'édifice ont été nettoyés par le procédé du jet de sable lancé par l'air comprimé; on a installé l'éclairage dans quelques parties additionnelles de l'édifice; on a renouvelé le plancher en asphalte de la chambre des fournaises; certaines parties de l'intérieur ont été nettoyées, teintes, peinturées et vernies; on a posé un prolongement en cuivre à l'une des cheminées; l'ascenseur hydraulique a été réparé; des cordages et du linoleum ont été fournis et des réparations ont été faites à l'appareil de chauffage, à l'appareil d'éclairage, au plâtrage, aux pavillons, aux lavabos, aux réservoirs, aux transformateurs, aux batteries, aux cloches, à l'ameublement et aux fournaises. Les châssis doubles ont été enlevés, nettoyés et replacés et la neige, les cendres et les vidanges ont été enlevées.

Ces travaux ont été faits sous la surveillance de D. H. Waterbury; surintendant des édifices publics, Nouveau-Bruswick.

SAINT-JEAN, OUEST.

BUREAU DE POSTE.

Des nouveaux cabinets d'aisance ont été installés et les tuyaux du soubassement; on a exécuté de menues réparations à la menuiserie et on a fourni des lampes électriques, des cordes pour châssis et des lumières électriques.

L'ouvrage a été exécuté par D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

SAINT-JEAN.

NOUVEL ÉDIFICE DU BUREAU DE POSTE.

Un contrat fut accordé, le 3 février 1913, pour la construction de cet édifice sur un emplacement, rue Prince-William, et se prolongeant en arrière jusqu'à la rue Cantorbury. L'édifice a 161 pieds de façade par 107 pieds de profondeur. Cette profondeur ne s'étend pas au delà du soubassement; le rez-de-chaussée a dix pieds de moins, ce qui donne au soubassement une superficie couverte en verre de 10 pieds de largeur et d'une longueur égale à la largeur de l'édifice, excepté à l'endroit où la projection du monte-charge vient l'interrompre. Une addition de 33 x 12 pieds est construite en projection à l'arrière de l'édifice, pour l'ascenseur à marchandises. La superficie des premier et deuxième étages est plus petite que celle du rez-de-chaussée, de 50 x 30 pieds sur l'angle droit d'en arrière et de 25 x 30 pieds sur l'angle gauche d'en arrière. Ces parties du rez-de-chaussée sont couvertes et munies de lanternes de toit. Le troisième étage est réduit en plus de 25 pieds de profondeur à l'arrière, à l'exception de l'allonge de l'élévateur.

La façade de l'édifice est en pierre de sable; les murs des côtés et de l'arrière sont en brique; la charpente et les escaliers sont en fer; les planchers, le toit et les cloisons sont en ciment et en fer.

L'édifice est chauffé à la vapeur et éclairé à l'électricité.
Les plans et le devis ont été préparés par le ministère.
Architecte résident: C. E. Fairweather.
Entrepreneurs: Rhodes, Curry & Co.

SAINT-JEAN.

BUREAU DE POSTE.

La surface extérieure des murs extérieurs a été netoyée par le procédé du jet de sable par l'air comprimé; une porte pivotante a été placée à l'entrée; on a prolongé la cloison dans l'attique et on a nettoyé, teint et peinturé une partie considérable de l'intérieur. On a meublé les bureaux de l'inspecteur des postes et du service des malles par chemins de fer; recouvert en zinc les tables des chambres des journaux et des lettres recommandées; l'ameublement du bureau des messageries a été remplacé. On a fourni des pelles pour la neige, des valves à boule, des tuyaux en fer, des lampes tungsten, une composition pour balayer sans poussière, des barils pour les cendres, des pavillons, des ressorts de portes, des brosses, des serrures, de becs de gaz et des joints pour les tuyaux. Les trois cabinets d'aisance des quartiers de l'inspecteur des postes ont été enlevés, réparés et remis en place; on a donné de nouveaux numéros aux casiers à lettres; les boîtes à lettres des rues ont été repeinturées; l'horloge électrique illuminée et une autre horloge furent réparées; les trucks ont été réparés et repeinturés. On a aussi réparé les portes, l'ouvrage en fer, la machine à oblitérer les timbres, le mobilier, l'aménagement intérieur, la plomberie, la menuiserie, le système de fils électriques, les lumières, les batteries, les trucks, l'ascenseur, le vitrage, les tubes acoustiques, les téléphones, la machine à étamper, les cloches, etc. Un plancher en bois franc a été posé dans la chambre des journaux et on a renouvelé une plate-forme dans les bureaux des douanes.

Ces travaux ont été faits sous la surveillance de D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

BANQUES D'ÉPARGNES.

La surface extérieure des murs extérieurs a été nettoyée par le procédé du jet de sable par l'air comprimé, le mât du pavillon a été réparé; une porte en grille pesante a été posée; la voûte a été nettoyée et peinturée; des cloches électriques ont été installées; on a fourni des plaques et des cordes en cuivre; les fenêtres ont été réparées et munies de nouvelles cordes; on a aussi réparé le mobilier, l'égout, le plancher en béton et le vitrage. Il a été fourni une cage en acier et en treillis de fils de fer, pour l'usage du caissier.

M. D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick, a surveillé ces travaux.

SAINT-STEPHEN.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a installé une chaudière additionnelle à eau chaude, un bain, des éviers, des lavabos et quelques autres articles.

Ces travaux ont été exécutés sous la surveillance de D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick.

SUSSEX.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les planchers ont été ragrées et on a fait des réparations au toit, aux abords du toit, à l'appareil de chauffage, au coffre-fort et à l'ouvrage en bois.

M. D. H. Waterbury, surintendant des édifices publics, Nouveau-Brunswick, a surveillé ces travaux.

TRACADIE.

LAZARET—RÉSIDENCE DU SURINTENDANT DU SERVICE MÉDICAL.

Le 15 octobre 1912, un contrat a été accordé pour la construction de cet édifice. C'est une bâtisse en bois, à deux étages, avec attique; le tout repose sur un soubassement en pierre de 30 x 36 pieds avec une addition de 20 x 16 pieds à l'arrière. Le plancher du soubassement est en ciment, mais les autres planchers, les cloisons, les escaliers et le toit sont en bois; la cheminée et le foyer sont en briques. Le chauffage est à l'eau chaude.

Le soubassement contient la chambre des fournaises, la buanderie, deux chambres pour le charbon, un hall pour l'escalier et trois chambres d'emmagasinement; au rez-de-chaussée, il y a un bureau, un hall, un salon, une salle à manger, un garde-manger et une cuisine; le premier étage renferme un passage pour escalier, 4 chambres à coucher et une chambre de bain; l'attique n'est pas fini.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Entrepreneurs, Geo. Eddy & Co.

WOODSTOCK, N.-B.

ÉDIFICE PUBLIC.

Il a été fourni dans cet édifice des portes en fils métalliques, des moustiquaires pour les fenêtres, des caisses de tiroirs, des lampes électriques, une natte de caoutchouc et des meubles; les fils électriques ont été améliorés; des plaques de protection ont été posées à la base des portes d'entrée, et on a réparé l'horloge, la serrure de la voûte de sûreté, les portes, les boîtes et les tiroirs aux lettres.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de D. N. Waterbury, surintendant des édifices publics, N.-B.

PROVINCE DE QUEBEC.

ATHABASKA.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a complété cet édifice décrit dans un rapport précédent.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Commis des travaux, George Spénard.

Entrepreneurs, Paquet et Godbout.

FRASERVILLE.

ARSENAL.

Cet édifice, décrit dans un rapport précédent, est parachevé.
Plans, etc., préparés par le ministère.
Commis des travaux, J. N. Anctil.
Entrepreneur, Philippe Dumont.

LEVIS.

ARSENAL.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année dernière, est encore en cours de construction.

Il est chauffé par un appareil à l'eau chaude, et éclairé par la lumière électrique.
Plans, etc., préparés par le ministère.
Commis des travaux, N. Gosselin.
Entrepreneurs, The Ideal Construction Co.

ÉDIFICE PUBLIC.

La boiserie intérieure du rez-de-chaussée a été nettoyée et peinturée; les murs et les plafonds ont été lavés et teintés. On a réparé le toit, la plomberie, la menuiserie et les fournaises de l'appareil de chauffage.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance de A. R. Décary, ingénieur de district, Québec, province de Québec.

MARIEVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a complété cet édifice que j'ai décrit dans mon rapport de l'année dernière.
Plans, etc., préparés par le ministère.
Commis des travaux, Avila Carreau.
Entrepreneurs, Paquet et Godbout.

MEGANTIC.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans un rapport précédent, est encore en cours de construction.
Plans, etc., préparés par le ministère.
Entrepreneurs, Paquet et Godbout.

MONTREAL.

HÔPITAL DE DÉTENTION.

Un contrat par la construction de cet édifice. a été adjugé le 3 janvier 1913. L'édifice aura deux étages et un soubassement en brique avec des pierres d'ornement sur les faces. Les plans lui donnent les mesures de 46 pieds 6 pouces de front par 119 pieds 2 pouces de profondeur. Les cloisons, les planchers et le toit sont en matériaux à l'épreuve du feu. Le soubassement contiendra une salle à dîner pour l'intendant, une chambre pour le cuisinier, une cuisine, un réfrigérateur, une chambre de bagage, trois

cellules, deux soutes à charbon, une salle de désinfection, une chambre au linge et un magasin. Sur le rez-de-chaussée, il y aura deux salles de détention, deux chambres de garde, une salle de chirurgien, un bureau général, 2 chambres pour le fonctionnaire de rapatriement, 3 chambres à toilette avec bains et une chambre séparément pour l'agent d'immigration, le médecin, le préposé aux chinois, un vestibule d'entrée, 2 passages d'escalier et un corridor d'un bout à l'autre de l'édifice. Au premier étage, il y aura un logement de résidence de famille, une chambre pour la matrone, une chambre pour les femmes anglaises, 4 chambres à coucher, une chambre de bain, deux passages d'escalier et un corridor.

Les plans, etc., ont été préparés et l'ouvrage surveillé par Ross et Macdonald, architectes.

Entrepreneur, C. E. Deakin.

NOUVEL ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Cet édifice, dont la construction a été donnée par un contrat signé le 15 octobre 1912, est actuellement érigé sur un emplacement ayant 202 pieds de front sur les rues Normand et McGill, et 130 pieds sur la rue Youville. Les murs ont une façade en pierre posée sur une charpente d'acier et l'édifice comprend 8 étages et un soubassement. L'architecture est de style Renaissance Anglaise, librement agencé. La construction consiste en une charpente d'acier entourée de pierre et de matériaux complètement à l'épreuve du feu.

Le soubassemest contient la chambre de la fournaise, la soute au charbon, la chambre du transformateur, 6 ascenseurs se rendant au septième étage, et une salle d'entrepôt; au rez-de-chaussée, il y a 5 bureaux en face de la rue McGill, 2 chambres à toilette, un passage d'escalier et un compartiment d'entrepôt; à chaque étage qui se succède du 1er au 7ième étage, il y a 2 bureaux en face de la rue McGill, 2 chambres à toilette sur la rue Normand, une grande chambre dans le centre, et une grande chambre de vérification, de 64 pieds par la largeur de l'édifice, à chaque bout de la bâtisse.

Le système de chauffage est à la vapeur et l'éclairage par l'électricité

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Architecte en charge, A. H. Lapierre.

Entrepreneurs, The P. Lyall & Sons Construction Co.

STATION POSTALE "C" EST.

Cet édifice qui a été décrit dans mon rapport de l'année dernière, est encore en cours de construction.

Les plans et les devis ont été préparés et l'ouvrage surveillé par Joseph Perrault, architecte, Montréal, P.Q.

Entrepreneurs, G. Séguin et Guindon.

QUEBEC.

CITADELLE, QUARTIERS DE S.E.

Le mât de pavillon a été réparé et une nouvelle drisse a été posée. Des réparations peu importantes ont été faites à la plomberie.

Les travaux ont été surveillés par A. R. Décary, ingénieur de district, Québec.

DOUANE—RECONSTRUCTION.

Cet ouvrage a été décrit dans un rapport précédent; l'édifice est complété et occupé.

HÔPITAL DE DÉTENTION.

Il a été fourni dans cet édifice 96 chaises, 1 coffre-fort, 7 tables, un sofa, et 1 pupitre avec chaise. On a peinturé les poteaux, les ouvertures et les grilles; on a réparé les fournaises de chauffage, la menuiserie, les tuyaux à l'eau, le plancher de ciment, les enduits, les clôtures, les barrières et les plates-formes. Tout cet ouvrage a été surveillé par A. D. Décary, ingénieur de district, Québec, P.Q.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Les trottoirs entourant l'édifice ont été renouvelés avec un rebord en pierre. On a réparé le système de chauffage, les tuyaux à l'eau et les fenêtres. La surface extérieure de la maçonnerie a été pointée et jointoyée de nouveau.

L'ouvrage a été surveillé par A. R. Décary, ingénieur de district, Québec, P.Q.

BÂTISSE D'IMMIGRATION.

On a réparé la plomberie, la menuiserie et l'éclairage électrique.

Les travaux ont été surveillés par A. R. Décary, ingénieur de district, Québec, P.Q.

BÂTISSE D'IMMIGRATION—JETÉE LOUISE.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année dernière, est encore en cours de construction.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Architecte en charge, J. R. Ouellette.

Entrepreneur, Chas. Edward Deakin.

ÉDIFICE DE LA MARINE.

Le bureau de l'agent de la marine a été pourvu de deux chaises pour pupitre; il a été aussi fourni deux pupitres, des armoires pour les documents; le tout sous la surveillance de A. R. Décary, ingénieur de district, Québec, P.Q.

OBSERVATOIRE.

On a fait des réparations urgentes à la fondation, aux fenêtres, au toît, à la boiserie, la plomberie, sous la surveillance de A. R. Décary, ingénieur de district, Québec, P.Q.

BUREAU DE POSTE.

On a peinturé le toit et la boiserie extérieure ainsi que l'intérieur du rez-de-chaussée et les bureaux de l'honorable ministre; dans ces bureaux les murs ont été garnis de papiers de tenture. Le réchaud à l'eau chaude, les câbles de l'ascenseur et le portique d'hiver de l'entrée publique ont été renouvelés. On a fait des réparations générales à la boiserie, aux fenêtres, à la plomberie, à l'éclairage électrique, etc., et des meubles ont été fournis dans les différents bureaux.

Les travaux ont été surveillés par A. R. Décary, ingénieur de district, Québec, P.Q.

BUREAU DE POSTE.

ALLONGE ET CHANGEMENTS.

Un contrat pour l'exécution de ces travaux a été adjugé le 3 mars 1913.

L'édifice du bureau de poste actuel, situé à l'angle des rues Buade et DuFort, a été commencé en 1870-71 et complété l'année suivante. En 1893-94, une annexe d'un

étage, qui sera maintenant démolie, fut construite sur le site de l'allonge actuellement proposée.

Les changements à faire comprennent la démolition de tous les planchers et cloisons de la bâtisse primitive d'un étage, la démolition de l'attique à mansarde en bois, de la partie du mur extérieur du rez-de-chaussée contenant l'entrée sur la rue Buade, ainsi que de la partie contenant un châssis de chaque côté, et aussi le rez-de-chaussée contenant l'entrée, à l'angle des rues Du Fort et Buade.

Au lieu de cette entrée primitive sur la rue Buade, il sera construit une entrée au niveau du rez-de-chaussée s'ouvrant sur un portique à colonnes avec marches conduisant à la rue Buade, et ayant en-dessous une entrée avec vestibule conduisant de la rue au soubassement. L'entrée à l'angle des rues Buade et Du Fort disparaîtra pour être remplacée par une fenêtre.

Un attique nouveau en pierre analogue à celui de la nouvelle partie sera construit à la place de la mansarde en bois.

L'allonge nouvelle sera un prolongement de l'édifice actuel, le long de la rue Buade jusqu'à la Côte de la Montagne, elle aura 57 pieds par une profondeur de 133 pieds à angles droits le long de la falaise, à partir de la rue Buade en gagnant vers la Terrasse Durham. Les murs seront construits en pierre à chaux avec un massif postérieur en brique, le style de cette allonge sera absolument analogue à celui de l'édifice actuel. A cause de la différence de niveau dans la partie nouvelle, il y aura un soubassement inférieur, mais tous les autres étages seront semblables, quant au nombre et au niveau, à ceux du vieil édifice.

Le soubassement inférieur, qui ne se trouve que dans la construction nouvelle, contiendra la chambre des fournaises, le compartiment de l'éventail électrique, le compartiment du moteur, la chambre du combustible, et un ascenseur à partir du soubassement jusqu'à l'attique. Le niveau du plancher du soubassement de l'édifice primitif sera abaissé et cet étage contiendra une salle de récréation, une entrée avec vestibule, un corridor et une chambre à toilette; le soubassement de la nouvelle partie comprendra un atelier de 50 pieds par 85 pieds, l'ascenseur, un corridor, un escalier et la salle des colis en douane qui aura une voûte de brique. Le rez-de-chaussée du vieil édifice est entièrement destiné à l'ouvrage de bureau; il contiendra deux voûtes en brique et une pièce pour le public; un espace de 91 pieds par 46 pieds dans la partie nouvelle sera consacré à l'ouvrage de bureau, et le reste, qui fait face à la rue Buade et à la Côte de la Montagne servira à l'ascenseur, au passage de l'escalier et aux bureaux de l'assistant-maître ds poste. Un portique ouvert avec colonne et marches descendant à la rue sera construit à l'entrée de la rue Buade; en dessous de ce portique sera placé le vestibule du soubassement. Au premier étage du vieil édifice se trouveront les bureaux du maître de poste, du surintendant du service des malles, de l'examinateur des casiers, les bureaux généraux du personnel du service des malles par les chemins de fer et des chambres à toilette; dans les 91 pieds par 46 pieds de la partie neuve d'en arrière, il y aura les bureaux généraux du personnel de l'inspecteur, le reste de l'espace sera occupé par l'inspecteur, l'assistant-inspecteur, l'ascenseur et le passage de l'escalier, cette disposition de l'ascenseur, de l'escalier, des lavabos et des cabinets d'aisance est répétée à chaque étage jusqu'à l'attique, de plus au deuxième étage il y aura aussi une chambre à toilette pour les femmes.

Au deuxième étage, le vieil édifice n'est pas occupé; dans la partie neuve, à l'extrémité de la rue Buade, se trouveront le bureau du ministre, la salle d'attente et le bureau du secrétaire, le reste de l'espace contiendra 6 bureaux, une chambre des archives, une salle de dessin, une chambre pour les documents et deux voûtes en brique.

Au troisième étage, à l'exception d'une suite de chambres pour le ministre, placées dans la partie neuve à l'extrémité de la rue Buade, il y aura une série de chambres de résidence pour le concierge dans le vieil édifice au bout de la rue Du Fort, et des lavabos; l'attique est inoccupé.

Le centre de la partie neuve sera surmonté par un dôme monumental de forme octogone ayant une base de 50 pieds carrés.

Les murs intérieurs, les cloisons et les planchers seront en béton à armature d'acier et en terra cotta.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Architecte en charge, E. N. Talbot.

Entrepreneurs, Villeneuve, Bossé, Banks et Boivin.

BUREAU DE POSTE DE SAINT-ROCH.

On a construit une clôture en bois avec deux portes en fer sur le côté nord-est de l'édifice; à l'entrée privée on a posé une contre-porte pour l'hiver. On a fourni un sofa pour le concierge. Le plancher et le grillage de la véranda ont été peinturés; les tuyaux à l'eau ont été réparés. Tout l'ouvrage a été fait sous la surveillance de A. R. Décary, ingénieur de district, Québec, P.Q.

RIGAUD.

BUREAU DE POSTE.

On a complété cet édifice décrit dans un rapport précédent.

Les plans, etc., ont été préparés et l'ouvrage surveillé par Ludger Lemieux, architecte, Montréal, P.Q.

Entrepreneur, Théo. Bélanger.

ROBERVAL.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans un rapport précédent, est encore en cours de construction.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Commis des travaux, Alphonse Parent.

Entrepreneur, L. B. Lachance.

ROCK ISLAND.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a terminé cet édifice décrit dans mon rapport de l'année dernière.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Commis des travaux, B. C. Drew.

Entrepreneur, N. A. Beach.

CHUTES SHAWINIGAN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année dernière, est encore en cours de construction.

Les plans et devis ont été préparés et les travaux surveillés par Asselin et Augé, architectes.

Entrepreneur, A. Durand.

SAINTE-THERESE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 4 février 1913, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice qui sera érigé sur le côté ouest de la rue de l'Eglise, avec 39 pieds de front par 56 pieds de profondeur, dont 14 pieds, en arrière, seront réduits à 23 pieds de largeur. Cette bâtisse sera de 1½ étage en brique sur un soubassement en pierre; à l'angle nord-ouest on construira une tour à 4 étages avec un soubassement. Le soubassement contiendra une chambre de fournaise un compartiment pour le combustible, 2 chambres d'emmagasinement et un passage avec escalier. Au rez-de-chaussée, il y aura le bureau de poste, 2 bureaux du Revenu de l'Intérieur, un lavabo, une entrée des malles, un passage avec escalier et un vestibule. Dans le premier étage, il y aura 3 bureaux du Revenu de l'Intérieur, un laboratoire du Revenu de l'Intérieur, une chambre de bain, une salle, un passage avec escalier et 5 chambres de logement.

L'appareil de chauffage sera à l'eau chaude. Dans la cour on installera un réservoir septique. Le soubassement sera pavé en ciment; les lavabos, les chambres à toilette, les cabinets d'aisance et le vestibule des malles seront pavés en tuiles. Dans le soubassement les cloisons seront en brique; dans les autres étages les planchers, les cloisons et les escaliers seront en bois. Les plans et les devis ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, Hector Lebœuf.

Entrepreneurs, Jos. Lafond et O. B. Lafleur et Fils.

SAINT-LAMBERT.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année dernière, est encore en cours de construction.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Entrepreneur, Eugène Patenaude.

SOREL.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les fournaises de l'appareil de chauffage ont été changées de place; les distributeurs ont été renouvelés et on a modifié les tuyaux principaux s'y raccordant.

L'ouvrage a été surveillé par Wm Mansfield, inspecteur d'appareil de chauffage et de plomberie.

VALLEYFIELD.

ÉDIFICE PUBLIC.

La position des fournaises a été changée, les distributeurs ont été renouvelés et on a modifié les tuyaux principaux dans le soubassement.

Wm Mansfield, inspecteur d'appareil de chauffage et de plomberie, a surveillé les travaux.

PROVINCE D'ONTARIO.

AMHERSTBURG.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'ancienne fournaise à l'eau chaude a été enlevée et remplacée par des fournaises rondes en fonte. Les tuyaux principaux ont été modifiés pour donner plus de chaleur et on a pavé en ciment le plancher de la chambre des fournaises. Ces fournaises ont été prises dans l'édifice public de Chatham, Ont. Dans le logement du concierge on a posé un évier neuf; des marches en béton ont été construites sur le devant de l'édifice. On a renouvelé le mât de pavillon et un certain nombre de serrures et de verroux a été posé aux portes.

Les travaux ont été surveillés par Thos. H. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont., et par Wm Mansfield, inspecteur d'appareil de chauffage et de plomberie, Ottawa.

ATHENS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, dont le contrat d'entreprise a été adjugé le 12 janvier 1912, est en cours de construction. Il est situé à l'angle des rues Main et Elgin; il comprend deux étages en brique et un soubassement en pierre, et mesure sur les plans 36 x 36 pieds. A l'angle droit antérieur de l'édifice, il y a une tour à cinq étages avec soubassement. Le rez-de-chaussée contient le bureau de poste, le passage avec l'escalier, le vestibule et l'entrée des malles. Au premier étage, il y a cinq chambres de logement, un passage avec escalier, deux chambres à toilette et une chambre de bain, une mezzanine. Dans le soubassement, il y a la chambre de la fournaise, un compartiment pour le charbon, une chambre d'emmagasinement, un passage avec escalier et le compartiment de la pompe. Le soubassement est pavé en ciment, et les planchers dans le passage de l'escalier, la pièce destinée au public, dans le vestibule et les chambres à toilette, sont en tuiles. Dans le soubassement, les cloisons sont en brique, mais les autres planchers et cloisons, ainsi que l'escalier et le toit sont en bois.

Les drains français sont amenés à un tonneau placé dans la cour, et les tuyaux de défécation et de renvoi se raccordent à un réservoir septique placé dans la cour.

Le service de l'eau est fourni par un puits d'où l'eau est conduite à un réservoir pneumatique.

L'appareil de chauffage sera à l'eau chaude.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Commis des travaux, W. G. Johnson.

Entrepreneur, John Dillon.

BARRIE.

ÉDIFICE PUBLIC—ALLONGE.

Le 2 novembre, un contrat a été adjugé pour la construction d'une allonge de 12 pieds de profondeur par 40 pieds de longueur, à deux étages et soubassement, cette allonge étant placée en arrière du milieu de l'espace contenant les bureaux de travail du bureau de poste. Dans le soubassement, on a placé un pilier au centre de la lon-

gueur afin de supporter une colonne sur le rez-de-chaussée, laquelle à son tour donne appui aux poutres de fer qui portent le poids du mur du premier étage au-dessus; le mur du rez-de-chaussée séparant l'allonge et l'édifice principal ayant été enlevé. La partie du premier étage comprend un balcon avec colonnes, recouvert d'un toit plat qui forme le plancher d'un balcon non couvert.

Thomas Rogers, commis des travaux.

W. A. Tom, entrepreneur.

BELLEVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a enlevé les vieux trottoirs pour en reconstruire des neufs aux environs de l'édifice. Des planchers de bois dur ont été posés dans les bureaux de la douane et du Revenu de l'Intérieur. Dans les bureaux du maître de poste et du percepteur des douanes il a été placé un tapis de liège. La couverture du toit plat a été renouvelée. Dans le bureau des colis expédiés par la compagnie des messageries on a construit des plafonds en métal et on a réparé les valvès, etc.

L'ouvrage a été surveillé par Thos. H. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ontario.

BERLIN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un trottoir avec rebord en pierre a été construit sur la rue Benton. Dans les bureaux du Revenu de l'Intérieur et de l'inspecteur du gaz, on a posé des moustiquaires dans les fenêtres; dans les bureaux de la douane on a construit des tablettes.

L'ouvrage a été surveillé par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

BRAMPTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Il a été fait certains changements dans la cloison autour des boîtes à lettres lorsque de nouvelles boîtes ont été installées. Cette cloison et l'ameublement ont été nettoyés et vernis de nouveau; on a aussi peinturé les fenêtres et les portes d'entrée.

L'ouvrage a été surveillé par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

BRANTFORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

Quatre chaises et une horloge de bureau ont été fournis pour le bureau des douanes, le tout sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

NOUVEL ÉDIFICE PUBLIC.

Le 6 mars 1913, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice faisant face à la rue Dalhousie, et ayant la rue Queen à droite et une ruelle à gauche. L'édifice mesure 125 pieds de front par 108 pieds de profondeur, et dans le centre en arrière, il y a une cour de 46 pieds de largeur par 26 pieds de profondeur au rez-de-chaussée et au premier étage, mais de 73 pieds de profondeur aux premier et deuxième étage. Le soubassement aura une façade en pierre cimentée; le rez-de-chaussée, les premier et deuxième étages seront en brique avec pierres d'ornement en pierre de taille sur les

façades donnant sur la rue; dans les autres façades, les pierres d'ornement seront en pierres dressées. A l'angle antérieur du côté droit, l'édifice aura une tour à 6 étages et un soubassement. La construction intérieure des planchers et des cloisons est principalement en acier et béton. Le plancher de la pièce destinée au public, au rez-de-chaussée est en dalles de marbre avec panneaux en mosaïque, le mur est garni d'un dado en marbre. Les planchers de toutes les chambres à toilette, du passage en haut de l'escalier et des corridors sont en terraza.

Le soubassement contient la chambre de la fournaise, les salles d'emmagasinement, le compartiment du transformateur, la chambre des facteurs et une chambre à toilette (une partie de la bâtisse n'est pas excavée). Au rez-de-chausssée se trouvent le bureau de poste, l'entrepôt de vérification, les bureaux des poids et mesures et de l'inspecteur du gaz, le vestibule des malles, l'ascenseur, la voûte en brique, l'escalier et les vestibules. Le premier étage contient la grande chambre des douanes, la chambre des archives de la douane, le bureau du surintendant des sauvages, la salle d'attente des sauvages, 8 bureaux, 3 chambres à toilette, 2 voûtes en brique, des corridors, 3 passages d'escalier et un ascenseur.

Au deuxième étage il y a la grande chambre du Revenu de l'Intérieur, le laboratoire, 2 chambres à toilette, 3 passages avec escalier, 5 chambres de logement, des corridors et une chambre de bain.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé à la lumière électrique.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Geo. W. Hall, architecte en charge.

P. H. Secord & Son, entrepreneurs.

BROCKVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait des changements dans la cour où se trouve le bureau du Revenu de l'Intérieur. Des planchers et des cloisons ont été renouvelés, etc. On a creusé une tranchée pour la fondation de la fournaise, et une fournaise neuve et un appareil de chauffage à l'eau chaude ont été installés.

L'ouvrage a été surveillé par Wm Mansfield, inspecteur du chauffage et de la plomberie.

CHATHAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les deux fournaises jumelles de l'appareil de chauffage à l'eau chaude ont été transportées à Amherstburg, et 2 fournaises semblables mais d'une dimension plus grande ont été fournies, posées et raccordées aux tuyaux principaux du système de chauffage. Un tuyau principal a été renouvelé, quelques-uns des tuyaux verticaux ont été modifiés. On a construit une soute à charbon en brique et posé un plancher de béton dans le soubassement, le tout sous la surveillance de Wm Mansfield, inspecteur du chauffage et de la plomberie.

La boiserie extérieure et l'ouvrage en fer ont reçus 2 couches de peinture. Il a été fourni dans cet édifice un réchaud à gaz, une cloison, des portes et des tablettes, le tout exécuté sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

CHESLEY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année derni(re, est encore en cours de construction.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Entrepreneurs, Gilpin Bros.

COBOURG.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les murs et les plafonds des différents bureaux ont été nettoyés, teintés ou couverts de papier de tenture; la boiserie a été vernie. La cloison à treillis autour des boîtes à lettres a été modifiée et des boîtes et d'autres articles d'ameublement ont été installés. Sur le plancher de la grande chambre de la douane on a posé du linoleum. On a modifié les tuyaux à l'eau et de nouveaux boyaux ont été fournis; le tout sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

CLINTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le vieux trottoir a été démoli et renouvelé; les travaux ont été exécutés sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

CORNWALL.

ÉDIFICE PUBLIC.

La vieille fournaise à l'eau chaude a été enlevée et remplacée par deux fournaises jumelles rondes en fonte. On a changé quelque peu les tuyaux principaux dans le soubassement, ajouté quelques radiateurs; les serpentins ont été partout réparés et la chambre de la fournaise a été pavée en béton.

L'ouvrage a été surveillé par Wm Mansfield, inspecteur du chauffage et de la plomberie.

DRESDEN

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice décrit dans mon rapport de l'année dernière est actuellement complété.

DUNDAS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année derni(re, est encore en cours de construction.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Commis des travaux, James Watson.

Entrepreneurs, Nagle et Mills.

ELORA.

ÉDIFICE PUBLIC.

Il a été fourni et posé une pompe électrique et une série de grilles pour les fournaises, sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

ESSEX.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année dernière, est complété.
Plans, etc., préparés par le ministère.
Commis des travaux, John Laing.
Entrepreneur, Geo. A. Proctor.

FORT-WILLIAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait des changements à l'aménagement intérieur des bureaux, et reparé le plâtrage et la porte de la voûte. Quelques lampes électriques nouvelles ont été fournies; le tout sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

GALT.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a reconstruit en béton le mur de soutènement en pierre, qui avait été démoli par l'inondation de la rivière. Les chambres de logement du concierge ont été garnis de papier de tenture et peinturés.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

GANANOQUE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 23 août 1912, un contrat a été adjugé pour la construction d'un édifice, à l'angle des rues King et Stone. Cet édifice comprend deux étages en brique avec pierres d'ornement, un soubassement en pierre, et un toit en mansarde en bois. En arrière, il y a une annexe d'un étage construit d'une manière analogue. L'édifice mesure sur le plan 32 pieds par 42 pieds, et à l'angle antérieur du côté droit il y a une tour à 4 étages avec soubassement.

Le soubassement contient une chambre pour la fournaise, un compartiment pour le combustible, une chambre d'emmagasinement, un passage avec escalier et un vestibule. Au rez-de-chaussée, il y a le bureau de poste, un passage avec escalier, un vestibule public, un vestibule pour les malles, une voûte en brique, et deux chambres à toilette. Le premier étage contient un passage avec escalier, 7 chambres et un corridor. Au deuxième étage, il y a 8 chambres, un corridor, une chambre de toilette et de bain et un passage avec escalier. Dans le soubassement, les cloisons sont en brique, et le plancher est en béton fini au ciment. Dans le vestibule, le passage de l'escalier, la pièce destinée au public, le rez-de-chaussée, l'entrée des malles, les lavabos et les chambres de toilette, les planchers seront en tuile.

L'édifice sera chauffé à l'eau chaude et éclairé à la lumière électrique.
Plans et devis préparés par le ministère.
Commis des travaux, W. N. Rogers.
Entrepreneur, E. A. Bleakney.

GLENCOE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a nettoyé et huilé les portes d'entrée; les cabinets d'aisance ont été réparés, et l'on a fait des réparations générales peu importantes, le tout sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

GODERICH.

ALLONGE DU BUREAU DE POSTE.

Les vieilles fournaises ont été enlevées et remplacées par des fournaises jumelles rondes en fonte, chauffant à l'eau chaude. Quelques tuyaux principaux d'un calibre plus grand ont été posés, quelques tuyaux verticaux ont été modifiés, et on a posé un plancher en béton dans la chambre de la fournaise. L'ouvrage a été fait sous la direction de Wm Mansfield, inspecteur du chauffage et de la plomberie.

L'installation intérieure de la voûte a été renouvelée; on a agrandi la plate-forme pour les malles; les portiques, les échelles de sauvetage, etc., ont été peinturés. On a fait des changements à l'éclairage électrique et réparé les portes de la voûte.

Cet ouvrage a été fait sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

GUELPH.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'installation intérieure du bureau de poste a été remise à neuf, y compris une porte pivotante à l'entrée principale et un nouvel appareil d'éclairage électrique. On a nettoyé et teinté les murs et les plafonds dans les bureaux du Revenu de l'Intérieur. Dans le logement du concierge, les plafonds ont été teintés et les murs garnis de papier de tenture; la boiserie a été imitée et vernie dans les chambres du concierge et les bureaux du Revenu de l'Intérieur; 20 radiateurs ont été bronzés dans les bureaux des douanes, et 10 dans le logement du concierge; la porte d'entrée a été vernie.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

HAMILTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a nettoyé, teinté et peinturé les bureaux du Revenu de l'Intérieur et tous les corridors, la grande chambre, les passages et les escaliers des bureaux de la douane. Le baldaquin au-dessus des portes d'entrée a été nettoyé et verni. Les planchers des bureaux de la douane et de l'entrepôt de vérification ont été réparés. On a fourni 2 tabourets, un robinet neuf dans la cuisine et 3 brasiers de grilles mobiles et à décharge dans les fournaises de l'appareil de chauffage.

Dans le bureau de poste, à l'occasion du surcroît d'ouvrage dans le temps de Noël, il a été ajouté des tables et des lampes électriques. On a fourni dix éventails électriques, une boîte d'insecticide avec l'appareil *ad hoc*, six tabourets pour les facteurs, un nouveau moteur pour oblitérer les timbres, un évier à l'eau sale pour l'homme

de l'ascenseur. Dans le vestibule un plancher en tuile a été posé, et un auvent en tôle galvanisée a été placé à l'extérieur de la porte d'entrée. Dans le bureau de poste on a installé un nouveau monte-charge, et un moteur a été reparé. Un vieux moteur pour oblitérer les timbres a été réparé et il a été fourni des ressorts de porte, des serrures de porte, etc. On a aussi fait les réparations usuelles et ordinaires dans l'édifice, l'aménagement et l'ameublement.

Les boîtes dans la rue pour recevoir les lettres et les journaux ont été peinturées.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

BUREAU D'IMMIGRATION.

Un pupitre, 7 chaises, 1 table et quelques menus articles ont été fournis; le tout sous la direction de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

STATION POSTALE *"B."*

On a posé un nouveau guichet dans la cloison en treillis, et le comptoir a été allongé. Il a été installé 2 tiroirs à argent avec un appareil d'alarme "Tucker." On a réparé la porte d'en avant, et des appareils de fermeture ont été placés aux châssis d'en arrière.

L'ouvrage a été fait sous la direction de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

BUREAUX PUBLICS EN GÉNÉRAL.

A la distillerie de Hamilton on a fourni un bureau à l'employé du Revenu de l'Intérieur; 2 trucks ont été fournis et plusieurs autres ont été peinturés à la gare du Grand-Tronc. On a peinturé la façade de l'édifice de la Douane et les bureaux des inspecteurs du gaz et des lumières électriques.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

HARRISTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année dernière, est complété et une horloge a été installée dans la tour.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Architecte en charge, Geo. Gray.

Entrepreneur, Geo. A. Proctor.

INGERSOLL.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les papiers de tenture ont été renouvelés dans deux chambres du concierge. Les joints de la maçonnerie en pierre et en brique ont été pointés et les enduits réparés.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

KEMPTVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 21 août 1912, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice, qui est situé sur le côté nord de la rue Prescott et le côté ouest de la rue Reuben.

C'est une structure d'un étage et demie avec soubassement, mesurant 39 pieds par 42 pieds sur le plan, et comprenant une tour de 4 étages avec soubassement à l'angle sud-ouest. Les murs extérieurs, le plancher et les cloisons du soubassement

sont en béton. Les planchers dans la pièce destinée au public, dans l'entrée des malles, la chambre de bain, le vestibule et le lavabo, sont en tuiles, les autres planchers et les autres cloisons, ainsi que les escaliers et le toit sont en bois.

L'édifice est chauffé à l'eau chaude, et éclairé par l'électricité, le service de l'eau est fourni par une pompe et un réservoir pneumatique dans le soubassement.

Le soubassement contient la chambre de la fournaise, le compartiment du combustible, le bureau des poids et mesures, le passage et l'escalier, la cave du concierge et un corridor. Au rez-de-chaussée, il y a le bureau de poste, le vestibule, l'entrée des malles et le passage avec l'escalier. Au premier étage, se trouvent le bureau du Revenu de l'Intérieur, le passage avec l'escalier, le lavabo, la salle, le garde-manger, la chambre de bain et 5 chambres de logement.

Plans et devis préparés par le ministère.

Commis des travaux publics,

Entrepreneurs, Dominion Concrete Co., Limited.

KINCARDINE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les chambres du concierge ont été décorées et pourvues de 2 ressorts de contrôle pour les portes et d'un brûleur de papier.

L'ouvrage a été fait sous la direction de Thos. A. Hastings, commis des travaux publics, Toronto, Ontario.

KINGSTON, BUREAU DE POSTE.

ALLONGE ET CHANGEMENTS.

Le 15 septembre 1912, un contrat a été adjugé pour la construction d'une allonge mesurant 34 pieds par toute la largeur de l'édifice (57 pieds). L'allonge a le même nombre d'étages que l'édifice principal et les détails de construction extérieure sont analogues. Le rez-de-chaussée est une annexe de la chambre de travail du bureau de poste. Le premier étage contient un bureau d'examen de l'inspecteur, une chambre d'emmagasinement, 2 chambres à toilette et un corridor. Dans le rez-de-chaussée de la bâtisse primitive la disposition nouvelle du bureau de poste a nécessité l'érection de nouvelles cloisons à treillis, un ameublement nouveau et 2 voûtes de sûreté en brique. Dans le soubassement et le premier étage on a construit d'autres cloisons, et on a ajouté une voûte en brique au premier étage. On a gardé l'ancien appareil de chauffage, mais de nouvelles fournaises ont été posées pour remplacer les vieilles qui ont été enlevées; on a fait dans l'allonge le raccordement requis avec les tuyaux principaux ajoutés à l'appareil de chauffage.

Les plans ont été préparés et l'ouvrage a été surveillé par Wm Newlands, architecte.

Entrepreneurs, McKelvey & Birch.

LEAMINGTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Divers menus articles d'ameublement et de quincaillerie ont été fournis sous la direction de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ontario.

LINDSAY.

ÉDIFICE PUBLIC.

La vieille fournaise a été enlevée et remplacée par des fournaises jumelles rondes en fonte; les changements nécessaires ont été faits dans les tuyaux principaux. On a réparé partout dans l'édifice les serpentins de chauffage et ajouté des tuyaux de chaleur dans le bureau de triage, le tout sous la surveillance de Wm Mansfield, inspecteur du chauffage et de la plomberie.

Quelques changements peu importants ont été faits dans l'appareil d'éclairage. Les marches en pierre d'en avant ont été dressées. Des brosses ont été fournies, des vitres ont été posées aux châssis et une glace de verre poli a été placée sur un comptoir. Le toit a été réparé. Les marches de pierre à l'entrée ont été dressées à neuf, deux chaises ont été réparées.

Tout cet ouvrage a été fait sous la direction de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ontario.

LISTOWELL.

ÉDIFICE PUBLIC.

La construction de cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année dernière, est terminée.

LONDON.

DOUANE.

Dans cet édifice il a été fait une grande quantité de réparations consistant en nettoyage, coloris et peinturage, ces travaux non finis seront continués durant le prochain exercice financier. On a posé des plafonds métalliques dans la grande chambre, le bureau des poids et mesures, les corridors et le vestibule au rez-de-chaussée. Les chambres de logement ont été plafonnées en plâtre. Un poêle a été fourni pour une chambre dans le soubassement. On a construit un nouveau trottoir en béton sur la rue Richmond. Tous ces travaux ont été exécutés sous la surveillance de Thos. A. Hastings, Toronto, Ont.

BUREAU DE POSTE.

Dans le bureau de poste et dans le soubassement l'aménagement intérieur a été renouvelé. Un baldaquin métallique a été placé au-dessus de l'entrée des malles et un capot a été posé au-dessus du récepteur des lettres sur la rue. Plusieurs planchers ont été huilés. On a construit une cloison dans le soubassement; 5 pupitres, 1 garde-robe, 3 chaises et 17 tabourets ont été fournis. On a ajouté des tuyaux à l'appareil de chauffage et à la plomberie. Des trottoirs neufs ont été construits le long de la rue jusqu'aux entrées. Tous ces travaux ont été exécutés sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ontario.

ÉDIFICE DU MAGASIN MILITAIRE.

Une cheminée a été construite dans la nouvelle allonge.

L'ouvrage a été surveillé par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ontario.

MIDLAND.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 9 janvier 1913, un contrat a été adjugé pour la construction de cet édifice sur la rue King, ayant à droite la rue Mary, et à gauche une ruelle. L'édifice sera construit en pierre, avec 2 étages, un soubassement et un attique, y compris une tour pour une horloge, à cinq étages et un soubassement. Il aura 63 pieds de front, à part d'une projection semi-octogone mesurant 7 pieds 2 pouces à chaque bout, par 43 pieds de profondeur. On construira aussi en arrière une annexe d'un étage, de 28 pieds de largeur par 16 pieds de profondeur; dans cette annexe on ne creusera pas le soubassement.

Les cloisons du soubassement et du rez-de-chaussée et un certain nombre dans le premier étage seront en brique; le plancher du soubassement sera en béton fini au ciment et les planchers de la pièce destinée au public, des chambres à toilette, du portique et du vestibule seront en tuiles. Les autres planchers et cloisons, ainsi que les escaliers et le toit seront en bois. Le soubassement contiendra la chambre de la fournaise, le compartiment du combustible, le passage avec escalier, le magasin et la voûte en brique. Au rez-de-chaussée, il y aura le portique avec l'entrée principale, le bureau de poste, l'escalier et le passage, 2 chambres à toilette, un portique, le vestibule et la voûte en brique; et dans l'annexe l'entrepôt de vérification et le vestibule des malles. Le premier étage contiendra la grande chambre de la douane, le bureau du percepteur, 2 bureaux des douanes, 3 bureaux du Revenu de l'Intérieur, un magasin, 2 voûtes en brique et 2 chambres à toilette. Dans l'attique, il y aura deux bureaux, 6 chambres de logement, une chambre à toilette, une chambre de bain, un corridor et un passage avec escalier.

L'édifice sera chauffé à l'eau chaude et éclairé par l'électricité.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Richard Iles, commis des travaux.

E. A. Bleakney, entrepreneur.

MITCHELL.

ÉDIFICE PUBLIC

Cet édifice, décrit dans mon rapoprt de l'année dernière, est complété, et une horloge a été installée dans la tour.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Commis des travaux, Wm Ryan.

Entrepreneur, John Avery.

MOUNT-FOREST.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année dernière, est complété.

NIAGARA-FALLS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les salles d'entrée, les passages et les escaliers ont été nettoyés et coloriés avec de la peinture en détrempe. Le toit en tôle et les gouttières ont été réparées et peinturées. On a renouvelé des soliveaux pourris; posé une porte pivotante à l'entrée; fourni 2 pupitres, 2 chaises, 12 tabourets, 1 natte et un tapis en linoleum dans deux bureaux. Dans l'entrepôt de vérification, des fils électriques avec toutes les

garnitures et lampes nécessaires ont été installés. On a fait des changements dans les cloisons de la grande chambre. La vieille corniche a été démolie et renouvelée; on a posé un trottoir neuf en béton, ainsi qu'un plancher en béton dans le soubassement. Tout l'ouvrage a été fait sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

ARSENAL.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année dernière, est presque complété.
Plans, etc., préparés par le ministère.
Commis des travaux, George Searle.
Entrepreneur, A. B. Robertson.

ORILLIA.

BUREAU DE POSTE.

Une plate-forme a été construite à l'entrée de l'entrepôt de vérification. On a fourni un évier neuf, augmenté le nombre des boîtes à lettres, des lampes électriques, et quelques serrures. La fournaise a été étoupée et couverte avec de l'asbeste; un brûleur de papier a été installé. Tout l'ouvrage a été surveillé par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

OTTAWA.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE—326-328 RUE QUEEN.

Cette propriété est louée. Les archives des brevets ont été transportées par les manœuvres du ministère de l'édifice Hopewell, rue Lyon, à l'édifice ci-dessus mentionné.
John Shearer, surintendant.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE—66 RUE QUEEN.

Cette propriété est louée pour le bureau de publicité. On a fait des changements considérables à la maçonnerie. Une porte a été percée, un plancher de ciment a été posé; on a construit des murs en terra cotta dans la voûte; des trous et des percées ont été pratiqués, des enseignes en tôle ont été posées. On a réparé le plâtrage, l'ouvrage en ciment, la maçonnerie, l'ameublement, les vitres, les serrures, les marches en avant des portes, etc. Les murs ont été nettoyés, teintés et peinturés; on a peinturé la boiserie, huilé les planchers et bronzé les calorifères. L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.
John Shearer, surintendant.

ÉDIFICE DES ARCHIVES—RUE SUSSEX.

On a planté sur les terrains 295 arbres d'ornement.
L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.
John Shearer, surintendant.

ÉDIFICE DE BIRK—RUE SPARKS.

Cinq bassins à toilette ont été installés dans les bureaux du ministère des Travaux publics.
L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.
John Shearer, surintendant.

FERME EXPÉRIMENTALE PRINCIPALE.

On a fait des additions et des changements au laboratoire n° 1. Une fournaise neuve a été installée dans la serre pour remplacer la vieille qui était détériorée. Des casseroles doublées en plomb pour l'eau ont été fournies à la bâtisse où l'on prépare le tabac. Dans la vacherie on a installé un appareil d'éclairage électrique pour remplacer le vieux système. Pour donner plus de protection à l'édifice en cas d'incendie, il a été posé 950 pieds de tuyaux principaux à l'eau, y compris 3 bornes-fontaines; des tuyaux de drainage de 12 pouces ont été placés sur une longueur de 1,050 pieds. On a fait dans l'édifice les réparations usuelles ordinaires.

L'ouvrage a été surveillé par John Sharpe, commis des travaux.

GARE CENTRALE DU CHEMIN DE FER.

Les étages supérieurs de cet édifice sont loués pour l'usage de la Commission des chemins de fer.

Il a été fourni à la Commission des chemins de fer 12 éventails électriques, 1 lampe suspendue, 2 appareils de téléphone du système "Deveau"; on y a construit deux cloisons, 1 boîte pour les plans, des tablettes dans une voûte, une plate-forme, 2 armoires à documents; on a posé 1 coupe-vent à une fenêtre, fourni 3 tables de bureau et 4 coussins de chaise. Les bureaux ont été nettoyés et 800 verges de plancher ont été lavées et huilées.

L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.

John Shearer, surintendant.

ÉDIFICE CORRY—RUE RIDEAU.

Cette propriété est louée. On a nettoyé, teinté et peinturé 6 bureaux, huilé des planchers et bronzé des radiateurs.

L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.

John Shearer, surintendant.

DOUANES.

Ces bureaux sont dans un édifice loué à l'angle des rues O'Connor et Sparks. Un système de téléphone a été installé dans deux chambres. On a posé une quantité de tablettes. Les travaux de réparation usuels et ordinaires ont été faits et on a posé quelques lumières et fils électriques additionnels.

John Shearer, surintendant.

DOUANES—239 RUE WELLINGTON ET 14 RUE VICTORIA.

Ces bureaux de douane de la rue Sparks et d'avenue Mackenzie ont été déménagés dans les bâtisses ci-dessus mentionnées. On a disposé et réparé l'aménagement intérieur, on l'a agrandi à certains endroits de manière à le rendre approprié aux nouveaux bureaux. Toute la plomberie a été examinée et réparée. On y a installé tous les systèmes de cloches électriques et de téléphones nécessaires, et on y a fait les réparations usuelles requises.

L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.

John Shearer, surintendant.

DOUANES—12 RUE ALBERT.

La plomberie a été réparée et on a fait quelques nouveaux ouvrages additionnels; les travaux ont été exécutés par les ouvriers du ministère.

John Shearer, surintendant.

DOUANES—41 RUE LYON.

La plomberie dans le laboratoire a été réparée; quelques armoires déménagées de l'Avenue Mackenzie ont été rassemblées et mises en place.

L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.

John Shearer, surintendant.

ÉDIFICE DE L'EST.

L'allonge et l'annexe décrites dans un rapport précédent sont presque terminées; on a fait une annexe à la bâtisse des chaudières pour y ajouter une autre chaudière. Un système complet de ventilation mécanique est installé dans toute l'allonge, et on pose aussi un système semblable de ventilation sur une plus petite échelle dans la chambre du Conseil privé. Un contrat a été adjugé pour le blindage en acier et les portes en acier des voûtes du trésor. Un système de ventilation de petite dimension est posé dans une des divisions du ministère des Affaires des Sauvages, et les corridors ont été partout peinturés à neuf dans le vieil édifice. Dans l'édifice on a teinté et peinturé 19 chambres, huilé les planchers et bronzé les serpentins, dont 7 au ministère de la Justice, 3 au Secrétariat d'Etat, 4 au ministère du Conseil privé et 4 au ministère des Affaires des Sauvages, en outre d'un plancher huilé dans ce dernier. Dans deux chambres de la division de l'Auditeur général on a renouvelé les planchers avec du bois dur. On a installé 8 éventails électriques, 3 dans le ministère des Affaires des Sauvages, 3 dans le Secrétariat d'Etat et 2 au ministère de la Justice; 8 bassins de lavabo ont été fournis et posés, 4 au Secrétariat d'Etat, 2 au ministère de la Justice, 1 au ministère des Affaires des Sauvages et 1 au Conseil privé. On a installé 35 lampes suspendues, 10 dans la division de l'Auditeur général, 13 dans le ministère des Affaires des Sauvages, 4 au Conseil privé, 3 au Secrétariat d'Etat et 3 au ministère de la Justice. Il a été fourni 23 lampes de pupitre; 3 au ministère des Finances, 18 au ministère des Affaires des Sauvages et 2 au ministère de la Justice. On a installé au Conseil privé 2 lustres de 4 lampes Tungsten, au ministère des Finances 3 lustres de 5 lumières, 1 lustre de 4 lumières, et 1 lustre de 1 lumière avec lampes Tungsten, au Secrétariat d'Etat 2 lustres de 5 lampes Tungsten, dans la division de l'Auditeur général 5 lustres de 5 lampes Tungsten et 2 lustres de 3 lampes Tungsten, et au ministère de la Justice 1 lustre de 6 lampes Tungsten et 1 lustre de 5 lampes Tungsten. Il a été fourni 25 rideaux avec baguettes en cuivre, dont 3 au ministère des Affaires des Sauvages, 3 dans la division de l'Auditeur général et 3 au Conseil privé, 11 au ministère des Finances, 4 au ministère de la Justice et 1 au Secrétariat d'Etat. Des systèmes de cloches d'appel ont été installés dans la division de l'Auditeur général, au ministère de la Justice et au Secrétariat d'Etat. On a posé dans la division de l'Auditeur général un réchaud électrique et un réchaud en forme de disque; 15 enseignes ont été fournies et posées, dont 14 au ministère de la Justice et 1 au ministère des Affaires des Sauvages. Des fils pour l'éclairage électrique ont été fixés dans cinq chambres du ministère de la Justice, et on a installé un système de téléphone au Conseil privé. Dans le ministère de la Justice, 5 chambres ont été pourvus de fils pour l'éclairage électrique, et un téléphone pour pupitre a été installé dans la division de l'Auditeur général. Dans ce dernier ministère il a été aussi fourni 10 pieds linéaires de cloisons à panneaux, 40 pieds de tablettes, un casier contenant 50 tiroirs et on a renouvelé la bobine d'un moteur électrique. Dans le ministère de la Justice, on a posé 1 évier neuf, doublé en neuf 1 évier, installé 6 coupe-vent dans les fenêtres, posé 57 pieds linéaires de cloisons à panneaux, fourni 3 pupitres, 15 supports, 2 séries de rouleaux pour cartes géographiques, 2 portes couvertes, 1 comptoir, 1 boîte métallique, 1 casier de 52 tiroirs et 2 armoires. Dans le ministère des Affaires des Sauvages, il a été fourni 2 armoires, 1 table, 1 imposte, 1 écran, 5 coussins, et 3 pupitres ont été recouverts en neuf. Le Conseil privé a été pourvu de 24 appareils pour les liasses de journaux, 1 caisse d'empaquetage, 3 portes couvertes, à part de 6 portes et de 3 tables qui ont été recouvertes.

On a fourni au ministère des Finances 2 pupitres, 21 armoires, 1 cabinet pour cartes géographiques, 2 cloisons à sommet vitré, 1 portique, 1 grille, 1 bassin de lavabo et 5 éventails électriques. Un grand nombre de meubles a été réparé, ainsi que des ressorts de porte, des serrures et des clefs, etc. On a aussi fait des réparations générales à la maçonnerie, au briquetage, au peinturage, à la menuiserie, au vitrage, à la plomberie, aux tuyaux, aux drains, aux toits, etc.

John Shearer, surintendant.

ÉDIFICE DE LA PISCICULTURE À L'ANGLE DES RUES O'CONNOR ET QUEEN.

Toutes les chambres ont été nettoyées, teintées et peinturées, les planchers ont été huilés et les serpentins bronzés. On a réparé les grilles des foyers et on a fourni des soufflets. Les tuyaux et les poêles ont été examinés et réparés.

L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.

John Shearer, surintendant.

BUREAUX DES TRADUCTEURS FRANÇAIS—75 RUE VITTORIA.

Ces bureaux ont été déménagés de la rue Sussex à l'endroit ci-dessus mentionné.

RÉSIDENCE DU GOUVERNEUR.

Une nouvelle salle extérieure, avec soubassement en dessous, de 93 pieds x 22 pieds, et avec un plafond de 12 pieds, a été construite le long du côté est du jeu de tennis, dans le but de doner plus d'espace aux invités qui se rendent aux réceptions. Les murs ont été peinturés en bleu et la salle a été aménagée et pourvue de tapis, de rideaux, de stores, de sofas, de tables, de chaises, etc., etc.; le soubassement d'en dessous a été divisé par des cloisons de bois formant 16 chambres carrées à coucher pour les serviteurs.

Il a été installé dans la chambre des fournaises un appareil pouvant stériliser 150 gallons par heure d'eau potable, avec une citerne de 3,000 gallons et une paire de pompes "Duplex"; cet appareil est raccordé avec une chaudière à vapeur, qui fournit la vapeur pour stériliser l'eau. Après un court essai, on a trouvé que l'appareil n'était pas satisfaisant et un autre système d'une même capacité a été posé. L'installation de cette machine a nécessité des changements dans la chambre à la vaisselle, l'excavation du plancher du soubassement à 2 pieds au-dessous du niveau primitif et la pose d'un plancher en ciment, ainsi que des changements considérables dans les tuyaux à l'eau dans toute la bâtisse.

On a construit un nouveau poste de garde pour la police, de 29 pieds 6 pouces par 14 pieds, que l'on a divisé en chambres; la lumière électrique a été installée ainsi que le service de l'eau et un système d'alarme électrique pour le feu.

Un bureau pour le sténographe du secrétaire militaire a été aménagé dans une partie dans la chambre à la vaisselle, et on y a posé des tubes acoustiques et une armoire montante.

La véranda a été examinée et réparée, on a renouvelé 12 carrés de plancher, le fascia, les bases en béton au-dessous des poteaux de fonte, les solives, et le tout a été peinturé. Deux tuyaux de cheminée en grès de 12 pouces par 12 pieds de hauteur ont été ajoutés à la cheminée de la serre. On a creusé le terrain et dégelé 150 pieds linéaires de tuyaux à l'eau. Sur les paliers de l'escalier de fer situé dans l'aile on a fixé deux portes. Une porte dans le corridor du rez-de-chaussée a été enlevée et on l'a remplacé par une arche. Une nouvelle chambre de bain a été construite en faisant une cloison dans les cabinets d'aisance. Les murs du jeu de tennis ont été lambrissés en double à l'intérieur, des portes ont été percées entre le soubassement du jeu de tennis et le soubassement en dessous de la salle des invités. On a fait des change-

ments considérables dans l'appareil de chauffage du jeu de tennis et des chambres des hommes situées au-dessous; la fournaise a été enlevée, la chambre a été agrandi et on a installé deux grandes fournaises en fonte à l'eau chaude. Le vieux transformateur dans la chambre au-dessus du tennis a été renouvelé et mis dans une autre partie du soubassement; cette nouvelle chambre a été mise à l'épreuve du feu et munie d'un tableau de distribution des commutateurs. Partout dans le soubassement et le rez-de-chaussée, les vieux fils électriques découverts ont été enlevés et renouvelés ainsi que les issues de lumière, les commutateurs, etc. On a peinturé plusieurs chambres dans l'aile; 13 garde-robes et armoires ont été faites pour les vieilles chambres précédemment occupés par les hommes, et 14 des vieux compartiments pour les manteaux ont été changés en garde-robes pour les chambres des servantes.

En faisant disparaître l'abri qui était au bout du rond à patiner on a agrandi ce dernier jusqu'à 90 pieds, ajoutant ainsi une superficie de 8,000 pieds carrés à la surface du rond. Il a fallu charroyer 6,300 verges cubes de terre pour mettre la partie nouvelle au même niveau que le vieux rond. Un patinoir en forme de passerelle de 165 pieds par 6 pieds a été construit jusqu'au niveau des ronds de manière à les mettre en communication. Des poteaux de fer avec un filet métallique ont été placés à l'extrémité du rond pour empêcher de perdre la rondelle du hockey. On a construit une bâtisse nouvelle à deux étages, de 53 pieds par 48 pieds par 22 pieds pour remplacer le vieil abri où se mettaient les invités et les patineurs; le rez-de-chaussée a été garni de bancs et de chaises; au premier étage on a placé des chaises, des ottomanes et des tables pour servir le goûter, les deux étages sont chauffés avec un poêle à charbon. Une chambre de lavage a été construite en arrière du premier étage en rapport avec le service des tables et pour donner aux servants de table accès à la maison. La salle destinée à la fanfare a été transférée à l'angle nord-ouest du rond et surélevée de 4 pieds au-dessus du niveau du patinoir. On a reconstruit et peinturé les murs de la vieille serre, de 140 pieds par 5 pieds. L'escalier de la glissoire aux toboggans a été réparé et renfoncé; un parapet neuf de 100 pieds linéaires a été construit sur le côté nord du rond à patiner. On a installé une armoire montante de la cuisine au garde-manger pour remplacer la vieille armoire.

La véranda du cottage Rideau a été presqu'entièrement renouvelée, et le balcon d'au-dessus a été réparé et partiellement remis à neuf.

On a enlevé le vieux trottoir en madriers le long du jeu de cricket; 110 pieds linéaires du trottoir en madriers ont été ôtés et placés de nouveau dans les étables; des étables en gagnant vers la chambre au vestiaire des cochers on a renouvelé 120 pieds linéaires des madriers du trottoir, et 160 pieds linéaires au bout et sur le côté du patinoir; tous les trottoirs ont été examinés et réparés. On a enlevé 1,000 pieds linéaires de la clôture entourant le cottage du jeu de boules; la clôture en fil de fer à la tête du champ de cricket a été démolie et reconstruite jusqu'au bas du champ; 6,251 pieds linéaires de la clôture de borne, de 6 pieds de haut, ont été complètement reconstruits et peinturés, de même que 350 pieds linéaires de la clôture de 4 pieds en bas du terrain du tennis. On a reconstruit au jardin de la cuisine 600 pieds linéaires de la clôture, de 8 pieds de haut, en planches closes; 125 pieds linéaires de la clôture de 4 pieds de haut, en piquets ont été reculés de plusieurs pieds. On a planté 541 arbres d'érable et d'orme sur les terrains qui ont été arrosés tout l'été.

Tous les poteaux des fils électriques ont été enlevés des terrains, et 2,650 pieds linéaires de conduits souterrains en tuiles ont été posés, pour lesquels on a fait une tranchée de 1,575 pieds linéaires et 8 trous-d'hommes munis de couvercles en fer; on a construit 81 verges cubes de pavage en béton en avant et le long du vestiaire des cochers, et 17 verges cubes pour une passerelle conduisant à cette chambre. A la tête du champ de cricket le vieux trottoir de madriers a été démoli et remplacé par 307 verges cubes de pavage en béton, et l'on a fait une passerelle en béton contenant 17½ verges de superficie en avant des étables. A l'extrémité du jeu de tennis le vieil

escalier en cèdre a été remplacé par un escalier en béton. Le vieux trottoir sur le gazon supérieur a été rempli et gazonné et un trottoir neuf a été fait à travers le gazon pour arriver à l'escalier d'entrée de la nouvelle salle; le vieil escalier en béton a été enlevé et un autre a été construit à partir du trottoir neuf pour descendre au terrain inférieur, et deux chambres pour les valves ont été construites en béton. Après que la nouvelle salle a été finie près du jeu de tennis, il a fallu niveler la terrasse et gazonner le terrain d'une manière considérable.

Le pavillon du jeu de cricket, qui était bien détérioré, a été réparé et peinturé.

Les ouvriers du personnel ont fait trois boîtes pour planter des palmes, 9 châssis peinturés pour les couches chaudes du jardin, 24 châssis pour les melons, 200 pieds linéaires de tablettes dans la serre aux œillets, 2 grandes brouettes pour la serre, 1 boîte portative pour les plantes, 4 escabeaux de 12 pieds de hauteur, 20 ventilateurs à coulisse et 400 boîtes pour les plantes, les bulbes et les graines. Il a été fait un grand nombre de caisses neuves d'emballage et des vieilles boîtes ont été réparées pour le voyage de leurs Altesses Royales en Angleterre. Des tuyaux au gaz ont été posés dans le cottage neuf.

En fait de peinturage, on a peinturé 19,566 verges de clôture de borne, teinté 3,196 verges de murs et de plafonds, 1,385 verges de planchers passés à l'huile au shellac et au verni, 712 verges de planchers cirés et polis; on a enlevé 2,995 verges de vieux papiers de tenture sur les murs et les plafonds; on a posé 1,304 verges de papiers de tenture sur les murs et les plafonds; on a réparé 2,022 pieds de vitrage dans les serres, etc. Il s'est fait 289 jours d'ouvrage pour peindre des inscriptions, réparer les peintures, émailler les meubles, etc.; 150 chaises ont été nettoyées et coloriées en bronze doré, et 120 ont été nettoyées, teintes et vernies. On a fait des réparations considérables à l'ameublement et plusieurs meubles ont été rembourrés. La porte cochère a été repeinturée d'une seule couleur, et les murs de la nouvelle chambre ont été peinturés de manière à cadrer avec le reste.

Pour la vaisselle de table en porcelaine on a fourni 958 assiettes, 360 tasses avec soucoupes, 26 pots, 6 bols, 7 plats à pâtisserie, 24 cocotiers et 2 soupières; pour la vaisselle en faïence de pierre, on a fourni 12 pots, 6 bols et 6 plats à savon; en fait de verrerie il a été fourni 192 verres de table, 36 carafes avec verres et 6 jarres.

Une grande quantité de nappes et de serviettes ont été fournis pour garder le service de table au complet.

Des meubles ont été réparés et renouvelés, on a renouvelé et réparé certaines parties de l'appareil de chauffage, de la plomberie, des tuyaux à l'eau; les cloches d'appel, la menuiserie, le plâtrage et le vitrage ont été aussi soit réparés ou renouvelés.

Les serres ont été entretenues en bon état, le foin a été coupé et serré dans la grange; les gazons et les allées, etc., ont été passés au rouleau et proprement entretenus. La glacière a été remplie de glace. Les ouvriers du personnel ont déblayé la neige des toits, des trottoirs, des glissoires et des patinoirs; les terrains, les gazons, les jardins et les serres ont été maintenus en bon état par les personnes en charge de ces ouvrages. Le jeu de curling et les ronds à patiner ont été fournis de l'eau nécessaire pour les garder en bon état ainsi que la glissoire aux toboggan. Le nettoyage périodique, l'emballage et le déballage des effets ont été faits comme d'ordinaire, et tous les arrangements et les dispositions nécessaires ont été pris et mis à exécution pour les réceptions aux patinoirs, glissoires, etc.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de Wm Hutchison, surintendant.

ATELIERS DU GOUVERNEMENT—RUES QUEEN ET O'CONNOR.

On a fourni et raccordé au complet 3 radiateurs.

L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.

John Shearer, surintendant.

ÉDIFICE DU REVENU DE L'INTÉRIEUR ET DES TRAVAUX PUBLICS—ILE VICTORIA.

On a démoli plusieurs murs de brique; des planchers en ciment ont été posés, on a percé ou fermé tels que requis des ouvertures de porte et de fenêtre. De nouvelles fenêtres et de nouvelles portes ont été construites, les murs ont été nettoyés, teintés et peinturés, les planchers huilés et les serpentins bronzés. Un tableau de distribution et 40 lampes électriques ont été installées. Il a été fourni une armoire, un rideau avec baguette.

Deux cabinets d'aisance avec tuyaux et raccordements requis ont été fixés pour le personnel du dragage du ministère des Travaux publics.

L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.

John Shearer, surintendant.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR—PROPRIÉTÉ LOUÉE.

Au n° 128 rue Queen, des appareils de téléphones neufs ont été installés et quelques autres boîtes de téléphone ont été ajoutées; au n° 258 rue Sparks, on a posé un nouveau cabinet d'aisance, 13 chambres ont été nettoyées, teintées et peinturées, les planchers ont été huilés et les calorifères bronzés.

L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.

John Shearer, surintendant.

ÉDIFICE LANGEVIN.

Le renouvellement de la plomberie dans les lavabos a été continue, et à l'exception du rez-de-chaussée, le tout est complété.

L'assise de 6 des 2 batteries des 8 chaudières a été enlevée et remplacée par des assises "Schuab" avec nouvelles grilles, etc. La grande pompe Worthington a été réparée et on a renouvelé les tiges, etc. Une des petites pompes étant détériorée on l'a remplacée par une neuve. Les tuyaux à l'eau chaude passant dans les bureaux du soubassement ont été couverts avec une substance non conductible; on a installé 1 radiateur à l'eau chaude dans le ministère de l'Agriculture; on a fourni un robinet à l'eau et 1 évier au ministère de l'Intérieur, une horloge électrique au ministère des Postes; des changements ont été faits dans les tuyaux de chauffage dans 3 chambres du ministère de l'Agriculture. On a posé 26 lustres à lampes Tungsten, 11 lustres de 5 lumières, 9 lustres de 4 lumières et 1 lustre de 2 lumières dans le ministère de l'Agriculture, et 3 lustres de 4 lumières et 2 lustres de 2 lumières au ministère des Postes. Il a été fourni 32 éventails électriques, dont 16 au ministère des Postes, 12 au ministère de l'Intérieur et 4 au ministère de l'Agriculture; 262 lampes suspendues, dont 145 pour le ministère des Postes et 117 pour le ministère de l'Intérieur, aussi un certain nombre pour le ministère de l'Agriculture. On a posé des fils électriques dans quatre divisions du ministère des Postes et dans une division du ministère de l'Agriculture. Des systèmes de cloches électriques ont été fixés, 5 dans le ministère des Postes, 7 dans le ministère de l'Agriculture et 6 dans le ministère de l'Intérieur, et des changements ont été faits dans 5 chambres dans le ministère des Postes. On a installé la lumière électrique dans 4 divisions du ministère des Postes et dans une division du ministère de l'Agriculture. Des instruments de téléphone avec embranchements ont été placés dans le ministère de l'Intérieur et le ministère des Postes; un plancher en bois dur a été posé dans 2 chambres du ministère de l'Intérieur, et 14 carrés de bois dur dans le ministère des Postes. On a fourni trois rangées de tablettes dans le ministère de l'Intérieur, et 104 pieds linéaires de tablettes dans le ministère des Postes; 8 petites armoires en chêne, dont 4 dans le ministère des Postes et 4 dans le ministère de l'Intérieur; 50 tables, dont 30 au ministère de l'Intérieur, 19 au ministère des Postes et 1 au ministère de l'Agriculture. Il a été aussi fourni 22 rideaux avec baguettes, dont 7 au ministère de l'Intérieur, 7 au ministère de l'Agriculture et 8 au ministère des Postes; 7 armoires au ministère de l'Intérieur, 5 au ministère des Postes et 152 pieds

linéaires d'armoires de 9 pieds de hauteur au ministère de l'Agriculture; 4 escabeaux aux ministère des Postes et de l'Intérieur respectivement, 4 appareils avec rouleaux pour les cartes géographiques au ministère de l'Intérieur et 13 au ministère des Postes; 37 coussins de chaise au ministère de l'Intérieur et 13 au ministère des Postes; 250 crochets pour habits au ministère des Postes et 102 au ministère de l'Agriculture; 6 rangées de casiers au ministère de l'Intérieur et 8 au ministère des Postes; 28 écrans dont 12 au ministère de l'Agriculture et 16 au ministère de l'Intérieur; 2 cadres neufs avec portes ont été posés au ministère de l'Agriculture, ainsi que 1 plancher en bois dur et 59 pieds linéaires de tablettes; 23 enseignes, 2 portes métalliques, 2 pupitres, 9 portes neuves, 9 tabourets pour appuyer les pieds ont été fournis au ministère des Postes, 11 coupe-vent pour fenêtre et 35 lampes de pupitre au ministère de l'Intérieur; 149 châssis ont été vitrés au ministère de l'Intérieur et 157 au ministère des Postes. On a fait des changements et des additions à l'appareil de chauffage dans 3 chambres du ministère de l'Agriculture, et au système d'éclairage électrique dans 6 chambres du ministère de l'Intérieur; des additions ont été aussi faites au service du téléphone dans la chambre du ministère de l'Agriculture.

PARC DE LA CÔTE DU MAJOR.

Il a été planté 4,400 bulbes pour les fleurs d'ornement écloses au printemps, et 3,000 verges carrées de gazon ont été posées dans les endroits dénudés. Le nouveau système d'éclairage, qui a été introduit le 10 octobre 1912, a été une grande amélioration.

Les réparations usuelles et ordinaires ont été faites, et le gazon ainsi que les fleurs ont été bien entretenus.

L'ouvrage a été fait sous le contrôle du ministère.

John Shearer, surintendant.

Thomas Davis, jardinier.

MINISTÈRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE—ÉDIFICE WOOD, RUE SLATER.

Cet édifice est loué. On a construit 15 pieds linéaires de cloisons; 1 chapeau de cheminée a été posé; 3 chambres ont été garnies de papiers de tenture; 7 chambres ont été nettoyées, teintées et peinturées, les planchers huilés. On a fourni 2 armoires, 15 rideaux avec baguettes, 24 tables, 14 stores, 1 tablette pour livres, 2 lave-mains, 1 support de clavigraphe, 13 coussins en cuir pour chaise, 3 ressorts de porte, 11 coupe-vents pour fenêtres, 9 enseignes, 2 portes avec cadres, 4 sections de râteliers pour les fusils, 12 râteliers pour selles et harnais, 2 cloisons vitrées, 63 tablettes, 1 rangée de tablettes, 41 crochets sur tringles, 20 serrures, 39 clefs. On a allongé une armoire, fait des changements aux cloches d'appel, à l'appareil de chauffage, à la plomberie et au système d'éclairage. On a augmenté le service des cloches d'appel et de lampes électriques, et il en a été posé de nouvelles; 13 lampes suspendues ont été installées et 19 séries de cloches d'appel, ainsi que 15 éventails électriques, 16 lampes de pupitre, 1 trompette électrique, 1 cabinet d'aisance, 1 bassin de toilette, 2 téléphones de pupitre, 16 lampes, 1 lustre de 2 lampes Tungsten, 3 lustres de 4 lampes Tungsten, y compris les porte-abat-jour, les abat-jour, les commutateurs, les boutons de poussée, les fils, etc., etc.

L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.

John Shearer, surintendant.

MINISTÈRE DES MINES—ANGLE DES RUES SUSSEX ET GEORGE.

Cet édifice, qui jusqu'à présent avait servi au Musée Géologique, a été complètement modifié à l'intérieur pour l'adapter auz bureaux et aux laboratoires de la division des mines, après que les collections scientifiques et les employés des arpentages topo-

graphiques et le personnel de l'association des naturalistes furent transportés au Musée Victoria. On a installé un nouvel appareil de chauffage à l'eau chaude, un appareil de ventilation pour toutes les chambres, excepté celles du soubassement, on a aussi fourni un appareil de balayage pneumatique pour les mêmes appartements. Des éventails pour évacuer l'air ont été posés dans les laboratoires et les lavabos. L'éclairage électrique a été installé, ainsi que l'équipement complet du laboratoire, l'ameublement des bureaux, y compris les tapis, les stores et tout l'aménagement intérieur nécessaires.

L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.

John Shearer, surintendant.

ÉDIFICE DU SERVICE NAVAL—BÂTISSE HAWKESBURY, RUE SUSSEX.

Les téléphones ont été modifiés dans 5 chambres, ainsi que les cloches d'appel dans 6 chambres dont les fils électriques ont été renouvelés. On a posé 2 radiateurs de chauffage et fait le raccordement dans la voûte. Quelques lampes et autres garnitures électriques ont été fournies et plusieurs changements ont été faits dans les fils d'éclairage.

L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.

John Shearer, surintendant.

BUREAUX DE LA POLICE À CHEVAL DU NORD-OUEST.—N° 132 RUE WELLINGTON.

Cet édifice est loué. Les bureaux de la police ont été déménagés de l'édifice de l'Ouest dans la bâtisse ci-dessus mentionnée, qui a été nettoyée à l'intérieur et dont les murs ont été teintés et peinturés, 925 verges de plancher ont été huilées. Des réparations ont été faites aux planchers de ciment et au plâtrage. On a installé la lumière électrique dans 3 chambres, 3 téléphones et un système de cloches; 2 rideaux et baguettes; un bassin à toilette. On a fourni une quantité considérable de meubles pour les bureaux, et on a réparé quelques pupitres et d'autres articles d'ameublement, et quelques meubles ont été rembourrés.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance du ministère.

John Shearer, surintendant.

OBSERVATOIRE.

On a construit sur les terrains deux nouvelles bâtisses en pierre d'un style analogue à l'édifice principal, ces annexes sont connues sous le nom de Bâtisse de l'Azimuth, et Bâtisse du Camera Stellaire; on a aussi construit un hangar aux outils, de 20 pieds par 12 pieds, et un abri pour le dévidoir aux boyaux. Un acre et trois quarts des terrains a été nivelé et gazonné, et on a posé 2,100 pieds de trottoirs en ciment.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance du ministère.

John Sharpe, commis des travaux.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

Les lavabos dans le soubassement et l'attique ont été modifiés pour donner des chambres de toilette séparées aux femmes. Les corridors de l'aile neuve ont été teintés, et on a peinturé de nouveau les murs du restaurant et l'intérieur de la Chambre des Communes, à cause des travaux qu'on y avait fait précédemment pour améliorer l'acoustique. Une porte du soubassement a été enlevée et remplacée par une fenêtre, et une cloison dans le lavabo a été construite en terra cotta; un plancher neuf a été posé dans la vieille cuisine. Un model pour les accessoires de la statue Brown a été fourni; le plancher de la bibliothèque a été gratté et poli; 16 bureaux ont été nettoyés, teintés et peinturés, et les planchers ont été huilés et les radiateurs bronzés; 2 planchers en bois dur ont été posés. 1 dans la Chambre des Communes et 1 dans la

Chambre du Sénat. On a installé 40 lampes suspendues, 28 pour la Chambre des Communes, 11 à la bibliothèque, et 1 dans la Chambre du Sénat; on a fourni 6 tables à la Chambre des Communes et 1 au Sénat, 1 cabinet en chêne à la Chambre des Communes, 300 rouleaux, 5 portes, 1 plate-forme, 13 pieds de cloison vitrée, 12 dessus de table, 6 tabourets à pied, 1 armoire, 1 bassin à toilette, 2 séries de cloches d'appel, 11 lampes de pupitre, 1 lustre de 5 lumières, 1 lustre de 4 lumières et 2 lustres de 3 lumières, tous munis de lampes Tungsten; des moulures pour suspendre les cadres dans 3 chambres, 116 enseignes et 1 téléphone avec bras. Dans le Sénat il a été fourni des lampes Nerst, 99 réchauds et 146 lampes incandescentes, 1 rideau avec baguette, 1 lampe de pupitre, 1 armoire, 1 sofa et 2 coussins de chaise. Dans la bibliothèque on a fourni 48 pieds et 2 rangées de tablettes pour les livres, 24 chaises avec sièges en cuir et dos en jonc, et 208 vitres de châssis.

L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère, sous la surveillance de John Shearer, surintendant.

CÔTE DU PARLEMENT.—TERRAINS.

On a posé les fondations pour les monuments qui seront érigés à la prochaine saison. Il a été placé 2 nouvelles bornes-fontaines avec valves et tuyaux principaux; 1,440 verges carrées de gazon ont été posées durant l'année et 15 arbres ont été plantés sur le boulevard de la rue Wellington. La faucheuse électrique a été d'une grande utilité. La tempête de neige violente du 25 novembre 1912 a détruit un nombre considérable d'arbres sur la falaise et le Chemin des Amoureux, et on a enlevé une grande quantité de bois mort. Pendant la période de sécheresse, il a été nécessaire d'employer 6 hommes pour arroser les terrains durant 44 soirées de 6 à 10 p.m.; il a fallu faire l'arrosage dans ce temps là à cause des règlements de la cité pour le service de l'eau. On a réparé les escaliers, les clôtures et les bancs.

Pour les fleurs écloses au printemps il a été planté 49,000 bulbes; les plates-bandes de fleurs en été et les fleurs de la serre en été ont été entretenues avec soin et donné aux terrains une apparence magnifique.

L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.

John Shearer, surintnendant.

ÉDIFICE POPHAM ET JARNAM.—RUE QUEEN.

Cette propriété est louée. Les fils électriques ont été modifiés dans l'attique.

L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.

John Shearer, surintnendant.

ÉDIFICE DU BUREAU DE POSTE.

Un appareil Forbes pour stériliser l'eau a été installé, avec tous les robinets, les tuyaux et les accessoires nécessaires. On a nettoyé 10 chambres, le bureau de poste et les corridors, le tout a été teinté et peinturé; les planchers ont été huilés et les serpentins bronzés. On a réparé l'ascenseur, des meubles, et vitré des châssis, et fait quelques changements dans l'aménagement.

L'ouvrage a été fait par le ministère.

John Shearer, surintendant.

MINISTÈRE DES POSTES.—SERVICE DU TRANSPORT DES MALLES PAR CHEMINS DE FER, À L'ANGLE N.-O. DES RUES SPARKS ET ELGIN.

Ces bureaux sont louées et comprennent l'étage supérieur de l'ancienne bâtisse de Hope.

ÉDIFICE DE L'IMPRIMERIE DE L'ÉTAT.

On a installé un appareil Forbes pour stériliser l'eau, fourni les matériaux nécessaires pour réparer la plomberie et l'éclairage électrique; l'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère. Il a été posé trois chaudières à vapeur qui ont été raccordées avec les tuyaux à vapeur requis et entourées d'une maçonnerie en brique. On a nettoyé, teinté, peinturé, etc., 5 chambres et un certain nombre de cloisons. On a construit 13 plates-formes dans le soubassement, chacune de 13 pieds de longueur, 3 pieds 4 pouces de largeur par 4 pieds de hauteur, ainsi qu'une plate-forme élevée avec escalier et rampe, de 40 pieds par 16 pieds; une série de tablettes de 16 pieds de longueur par 8 pieds de hauteur, 1 plancher en bois dur, 1 armoire, 1 galerie avec rampe et escalier, et 129 vitres de châssis ont été remplacées.

L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.

John Shearer, surintendant.

OTTAWA.

DIVERS OUVRAGES.

Les ouvrages suivants ont été faits par les ouvriers du ministère dans des bureaux loués: Réparations et renouvellements d'ouvrages de plomberie à 32 rue Kent, 36 rue Kent, 319 rue Wellington, 205 rue Wellington, 371 rue Wellington, 261½ rue Wellington, 70 rue Vittoria, 72 rue Vittoria, 88 rue Vittoria, 101 rue Vittoria et 69 rue Vittoria. Des bureaux ont été nettoyés, teintés et peinturés, à 105 rue St-Patrice, 109 rue St-Patrice, 117 rue St-Patrice, 211 rue Wellington, 283 rue Wellington et 77 rue Vittoria.

RÉPARATIONS DES RUES, ETC.

On a gratté, nettoyé et réparé d'une manière générale les divers allées, rues et trottoirs qui sont sous le contrôle du ministère. Les rebuts, les déchets et les cendres ont été enlevés de la rue Wellington, du pont Laurier, de l'édifice de l'Est, de l'édifice de l'Ouest, de l'édifice Langevin, de l'édifice du Parlement, des ateliers, du bureau de poste, de l'imprimerie de l'Etat, du musée, de l'édifice des archives, de l'édifice des magasins militaires, de l'hôtel des monnaies, et des nombreux bureaux loués. Ces déchets, rebuts, etc., ont été transportés au dépotoir de Clarkstown. On a fauché l'herbe et entretenu le gazon autour de l'imprimerie de l'Etat, sur le carré Cartier, autour de l'hôtel des monnaies, le long de la rue Wellington, des deux ponts, des bureaux de l'arpenteur général, du musée des pêcheries, de l'édifice des archives. Le fumier d'engrais a été enlevé de sur le gazon et transporté ailleurs; les cendres ont été enlevées des chambres des chaudières et des fournaises des divers édifices. La neige a été enlevée des rues, des trottoirs, des allées, des toits et des cours; on a creusé des canaux de drainage dans la neige et la glace autour des édifices et le long des rues, et l'on a épandu du sable sur les trottoirs durant l'hiver.

L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.

John Shearer, surintendant.

ÉDIFICE "REGAL"—À L'ANGLE DES RUES QUEEN ET METCALFE.

Cet édifice est loué pour les bureaux du ministère du Travail. Les bureaux du comptable ont été nettoyés, teintés, peinturés, les planchers huilés et les serpentins bronzés. On a fait des réparations aux marches d'entrée; fourni des blocs indicateurs, des cloches d'appel dans le bureau de l'assistant-sous-ministre; 2 rideaux avec baguettes de cuivre, 3 pupitres, 7 chaises, des tringles avec crochets pour les chapeaux et les habits, 1 lampe de pupitre, 3 enseignes et 11 vitres pour châssis.

L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.

John Shearer, surintendant.

ÉDIFICE ROBINSON—Nos 68-72 RUE QUEEN.

Cet édifice est loué. Pendant le cours de l'année on a déménagé dans cet édifice tout le personnel de l'architecte en chef du ministère des Travaux publics; la division des magasins postaux du ministère des Postes; la grande chambre et les bureaux de la douane locale concernant les colis transportés par la compagnie des messageries. Dans la partie de l'édifice occupée par les douanes, les vieilles tablettes et le vieil ameublement ont été réparés et adaptés à l'ouvrage autant que possible et de nouveaux meubles, comptoirs, etc., ont été fournis tels que requis. Dans la division du ministère des Postes, il a été posé 4 bassins neufs, 692 pieds de tablettes, 225 pieds de casiers, 75 pieds d'armoires, en outre des comptoirs, cloisons, etc., et on a réparé le vieil ameublement. Dans la division des Travaux publics, on a fourni des bassins neufs, posé des cloches d'appel dans 8 chambres; 4 chambres ont été nettoyées, teintées, peinturées, etc., et on a construit à l'intérieur des cloisons vitrées avec charpente en bois, portes, etc., le tout disposé convenablement selon les exigences des employés. L'éclairage a été partout installé.

L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.

John Shearer, surintendant.

HÔTEL DES MONNAIES.

Un système Forbes pour stériliser l'eau a été installé. Deux bassins neufs ont été posés; les murs et les allèges en pierre corrodés par l'hydrochlorure ont été dressés, les maçons ont aussi réparé les grilles, les planchers de ciment, etc. On a peinturé la clôture en fer autour de l'édifice, ainsi que les grilles de fenêtres; il a été fourni 2 pupitres, 21 armoires, 1 cabinet pour les cartes géographiques, 11 rideaux avec baguettes de cuivre, 2 cloisons vitrées, 1 portique, 1 grand baldaquin en bois et en vitre, 1 grand réservoir et un support du baldaquin, 8 panneaux en bois et en vitres, 1 souche de tuyau en bois avec tuyaux; on a construit un plafond en bois de lambris à joints en forme de V, et on a entouré des colonnes avec du bois analogue; il a été fourni 9 ressorts de porte et 11 serrures Yale. On a réparé des serrures, des clefs, des ressorts de porte, la boiserie, la plomberie, le peinturage et posé une grande quantité de vitres.

L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.

John Shearer, surintendant.

COUR SUPRÊME.

Il a été fourni à l'édifice de la cour suprême 198 pieds de tablettes, 1 armoire, 4 châssis et cadres, 1 bibliothèque à rayons, 1 coussin, 76 vitres pour châssis, 2 rideaux avec baguettes en cuivre, 1 table, 1 plancher en bois dur, 4 enseignes, un grand nombre de meubles ont été réparés. Sept chambres ont été nettoyées, teintées et peinturées, les radiateurs bronzés; on a posé un système de cloches d'appel, et on a modifié certains châssis.

L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.

John Shearer, surintendant.

MUSÉE VICTORIA.

L'assise de 3 des 6 fournaises à l'eau chaude a été changée et adaptée au système Schwab. On a installé une petite pompe à turbine électrique pour conduire l'eau aux étages supérieurs que la pression de l'aqueduc de la cité ne peut pas atteindre. Une petite chaudière locomobile a été posée pour fournir la vapeur au serpentin de chaleur dans le réservoir à l'eau chaude. Un appareil de Forbes pour stériliser l'eau potable a été installé avec robinets à tous les étages. Dans le laboratoire minéralogique on a fait tous les ouvrages de plomberie requis, etc., etc.; deux réservoirs pour les photographes ont été doublés en plomb. Les planchers ont été polis et cirés; un radiateur à l'eau chaude et deux éviers ont été fournis. Les cloisons dans l'appartement des pho-

tographes ont été peinturées, ainsi que 1,400 pieds de moulures pour suspendre les cadres; on a remplacé 145 vitres de châssis; on a posé des inscriptions et des numéros sur 41 portes. Les fenêtres du côté du nord ont été calfeutrées, et on a fourni 4 petites armoires, 2 échelles, 2 armoires, 5 coussins de chaise, 420 pieds de cloisons, 2 réservoirs en bois, 1 compartiment pour y garder l'hypo, 8 ressorts de porte, 2 échelles, 34 grands plats à l'eau, 2 bidons à l'huile, et 1 porte blindée en tôle galvanisée.

Des réparations ont été faites à un grand nombre d'articles d'ameublement et d'aménagement intérieur, en outre d'articles peu importants qui ont été fournis. On a déblayé la neige des toits, des allées et des trottoirs. Les châssis doubles en hiver et les jalousies en été ont été netoyés, posés, ôtés et déposés dans un hangar, périodiquement selon les besoins.

L'ouvrage a été fait par les ouvriers du ministère.

John Shearer, surintendant.

ÉDIFICE DE L'OUEST.

On a continué le peinturage des murs, des plafonds et des corridors, il en reste encore une partie à faire. La division de l'architecte en chef du ministère des Travaux publics a été transférée de cet édifice à la bâtisse Robinson, rue Queen, et les bureaux laissés vacants ont été disposés pour d'autres employés. On a fait des changements aux tuyaux verticaux, et on a posé des valves nouvelles automatiques à tous les radiateurs à vapeur. Il a été fourni 27 portes neuves avec cadres, dont 22 au ministère des Travaux publics, 4 au ministère de la Marine et des Pêcheries et 1 au ministère des Douanes; 2 châssis doubles au ministère de la Marine et des Pêcheries; 1 porte couverte en drap au ministère des Chemins de fer et Canaux. On a nettoyé, teinté et peinturé 43 chambres et bronzé les radiateurs de ces chambres, dont 26 au ministère des Travaux publics, 3 au ministère des Chemins de fer et Canaux, 9 au ministères des Douanes, 3 au ministère du Revenu de l'Intérieur, 2 au ministère du Commerce, et toutes les chambres du soubassement au ministère des Douanes; 14 planchers de bois dur ont été posés, dont 10 au ministère des Travaux publics, 2 au ministère des Douanes, 1 au ministère de la Marine et des Pêcheries et 1 au ministère du Commerce. Il a été fourni 45 pieds linéaires de cloisons a panneaux, dont 30 au ministère du Commerce et 15 au ministère du Revenu de l'intérieur; 594 pieds de tablettes, dont 500 au ministère des Travaux publics, 49 au ministère de la Marine et des Pêcheries et 45 au ministère du Commerce; 8 bassins de lavabo, dont 4 au ministère des Chemins de fer et Canaux, 2 au ministère du Revenu de l'Intérieur, 1 au ministère de la Marine et des Pêcheries et 1 au ministère du Commerce; 36 rideaux avec baguettes de cuivre, dont 7 au ministère des Douanes, 6 au ministère de la Marine et des Pêcheries, 22 au ministère des Travaux publics et 1 au ministère du Commerce; 30 éventails électriques, dont 21 au ministère de la Marine et des Pêcheries, 4 au ministère du Commerce et 5 au ministère du Revenu de l'Intérieur; 9 assortiments d'armoires avec tiroirs, dont 4 au ministère du Revenu de l'Intérieur. On a fait les raccordements des cloches d'appel dans 21 chambres, dont 18 au ministère des Travaux publics et 3 au ministère des Chemins de fer et Canaux. Il a été fourni 39 armoires, dont 26 au ministère des Travaux publics, 3 au ministère des Chemins de fer et Canaux, 2 au ministère du Commerce, 2 au ministère de la Marine et des Pêcheries et 2 au ministère des Douanes; 70 tables, dont 35 au ministère des Douanes, 22 au ministère des Travaux publics, 10 au ministère de la Marine et des Pêcheries et 3 au ministère du Commerce; 556 boîtes d'emballage, 536 au ministère des Travaux publics, 11 au ministère des Chemins de fer et Canaux et 9 au ministère du Commerce; 244 enseignes, dont 138 au ministère des Douanes, 98 au ministère des Travaux publics, 6 au ministère de la Marine et des Pêcheries et 2 au ministère du Commerce; 6 radiateurs à vapeur, dont 4 au ministère des Chemins de fer et Canaux, 1 au ministère du Commerce et 1 au ministère des Travaux publics; 12 chaises, dont 2 au ministère des

Douanes, 7 au ministère de la Marine et des Pêcheries; 12 coussins de chaise, dont 7 au ministère de la Marine et des Pêcheries, 3 au ministère du Commerce et 2 au ministère des Douanes; 29 lampes de pupitre, dont 15 au ministère des Travaux publics, 6 au ministère de la Marine et des Pêcheries, 3 au ministère des Chemins de fer et Canaux et 3 au ministère du Commerce; 2 pupitres au ministère de la Marine et des Pêcheries, 1 au ministère des Douanes et 1 au ministère des Chemins de fer et Canaux; 6 écrans de foyer au ministère des Douanes, et 4 au ministère des Chemins de fer et Canaux; 4 radiateurs à vapeur au ministère des Chemins de fer et Canaux, et 1 au ministère des Travaux publics et 1 au ministère du Commerce; 29 lampes de pupitre, dont 15 au ministère des Travaux publics, 6 au ministère de la Marine et des Pêcheries, 3 au ministère du Commerce, 3 au ministère des Chemins de fer et Canaux et 2 au ministère du Revenu de l'Intérieur; 179 lampes suspendues, dont 81 au ministère des Douanes, 54 au ministère des Travaux publics, 29 au ministère de la Marine et des Pêcheries, 14 au ministère des Chemins de fer et Canaux et 1 au ministère du Commerce; des lampes Tungsten pour 114 lustres, dont 4 lustres de 7 lumières, 1 lustre de 3 lumières dans le ministère du Revenu de l'Intérieur et 1 lustre de 5 lumières au ministère des Douanes; 5 lustres de 5 lumières, 7 lustres de 4 lumières, 3 lustres de 3 lumières et 34 lustres de 1 lumière dans le ministère des Travaux publics; 3 lustres de 5 lumières, 13 lustres de 4 lumières et 2 lustres de 3 lumières dans le ministère de la Marine et des Pêcheries; 7 lustres de 3 lumières dans le ministère du Commerce; 3 lustres de 3 lumières dans le ministère du Revenu de l'intérieur et 1 lustre de 5 lumières dans le ministère des Chemins de fer et Canaux. Il a été fourni au ministère des Travaux publics 6 bibliothèques à rayons, 12 stores, 2 lampes à arc et 1 horloge électrique; au ministère de la Marine et des Pêcheries 1 table de dessin, 1 appareil avec rouleaux pour les cartes géographiques, des moulures pour suspendre les cadres dans deux chambres et 4 coupe-vent pour les fenêtres; au ministère des Douanes, 1 foyer, avec briques à feu et grilles, 6 escabeaux, 1 soufflet, 5 lampes à cous de cygne et 6 abat-jour. Au ministère du Revenu de l'Intérieur, on a raccordé le tuyau au gaz dans une chambre. Il a été fourni au ministère des Chemins de fer et Canaux des grilles neuves pour les foyers; 203 vitres pour les châssis, dont 109 au ministère de la Marine et des Pêcheries, 61 au ministère du Revenu de l'Intérieur et 33 au ministère des Douanes; 30 rangées de crochets pour chapeaux et habits au ministère du Commerce.

ÉDIFICES ET TERRAINS EN GÉNÉRAL.

En sus des ouvrages et articles ci-dessus mentionnés, il a été fait une quantité innombrable de petits ouvrages, tels que les réparations faites par les couvreurs, les maçons, les plombiers, les serruriers, les électriciens, les ajusteurs et d'autres artisans; il y a d'autres travaux moins importants représentant un certain nombre de journées d'ouvrage d'artisan, à part des matériaux, tels que le déménagement des meubles d'un bureau à un autre, l'époussetage des livres dans la bibliothèque du parlement, le tout formant un total de 463 jours de travail. A part de tous ces ouvrages dans les divers édifices du gouvernement, il s'est fait des travaux analogues de réparation, de peinturage, de posage de papiers de tenture, d'ameublement, etc., dans les nombreux édifices qui sont loués. On a aussi réparé et renouvelé les hangars à charbon et d'autres hangars, et fait des ouvrages d'un caractère général tels que le posage et l'enlèvement des portiques d'hiver, des planches recouvrant les marches extérieures durant l'hiver, etc., le tout ayant été fait par les ouvriers du ministère.

John Shearer, surintendant.

OWEN SOUND.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le logement du concierge a été nettoyé, teinté, garni de papiers de tenture et peinturé. On a fourni une tablette pour le poêle de cuisine; le tout sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ontario.

PARIS.

ALLONGE DU BUREAU DE POSTE.

Le 17 janvier 1913, un contrat a été adjugé pour la construction d'une allonge d'un étage avec un soubassement, sur le côté droit de l'édifice principal; la partie d'en avant aura 15 pieds de front par 40 pieds de profondeur, c'est-à-dire la profondeur de l'édifice, le reste aura 28 pieds de profondeur par 30 pieds de largeur. Le mur du rez-de-chaussée à l'extrémité droite, qui sépare l'édifice principal de l'allonge, sera enlevé, et la masse de la structure superposée sera supportée par des soliveaux de fer. L'appareil de chauffage et le système d'éclairage seront raccordés de manière à se prolonger dans la construction nouvelle.

Geo. W. Whalen, commis des travaux.

Jas. Sinclair, entrepreneur.

PARIS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une section de la fournaise de chauffage, qui avait été condamnée par l'inspecteur, a été remplacée sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ontario.

PEMBROKE.

ÉDIFICE PUBLIC—ADDITIONS ET CHANGEMENTS.

Le 12 septembre 1912, un contrat a été accordé pour l'exécution de ces travaux. L'allonge sera construite en arrière de l'édifice principal; elle aura 1 étage avec soubassement, 50 pieds de largeur par 30 pieds de profondeur, et un toit plat. Une partie du mur postérieur du bureau de poste, au rez-de-chaussée, sera enlevée pour donner accès à l'allonge nouvelle et le mur d'au-dessus sera supporté par des poutres de fer. Le soubassement de la partie neuve contiendra un bureau pour l'inspecteur du gaz et deux chambres d'emmagasinage. Au rez-de-chaussée, il y aura le bureau de la poste rurale, le bureau du maître de poste, l'entrée des malles, une chambre à toilette et une voûte en brique. Le plancher du soubassement sera en béton, le plancher de la chambre à toilette sera en tuiles; les autres planchers ainsi que les cloisons et le toit seront en bois, le toit sera couvert en métal. La chambre à toilette dans la vieille bâtisse sera changée de place. Les vieilles fournaises, les tuyaux principaux à l'eau chaude et leurs embranchements dans le soubassement de l'édifice, seront enlevés et remplacés par des fournaises jumelées à l'eau chaude, et des tuyaux principaux et des tuyaux d'embranchement neufs qui seront raccordés avec les vieux tuyaux principaux verticaux et se prolongeront dans l'allonge. Le système d'éclairage de l'ancien édifice sera aussi prolongé dans la partie neuve.

Les plans et devis ont été préparés par le ministère.

Entrepreneur, W. H. Beatty.

PETERBOROUGH.

ÉDIFICE DES DOUANES.

La fournaise à l'eau chaude a été enlevée et remplacée par des fournaises jumelles en fonte; des changements et des additions aux tuyaux principaux de chauffage dans le soubassement.

L'ouvrage a été surveillé par Wm Mansfield, inspecteur du chauffage et de la plomberie.

BUREAU DE POSTE.

Dans le bureau du triage des lettres on a ajouté quelques calorifères à l'appareil de chauffage.

L'ouvrage a été surveillé par Wm Mansfield, inspecteur du chauffage et de la plomberie.

PETROLIA.

Dans la cloison à treillis du bureau de poste on a ajouté quelques boîtes à lettres, sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ontario.

PORT COLBORNE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des modifications ont été faites à l'installation intérieure du bureau de poste, quelques lampes additionnelles ont été fournies; le tout sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ontario.

PORT-PERRY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année derni(re, est encore en cours de construction.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Commis des travaux, W. L. Parvish.

Entrepreneur, W. J. Frick.

SANDWICH.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a réparé le toit, les conduits des eaux de pluie et le mât de pavillon. L'ouvrage a été surveillé par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

SARNIA.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des lumières électriques ont été ajoutées, et les lampes actuelles ont été disposées autrement. On a posé des stores dans les fenêtres dans le bureau des mandats d'argent; des tablettes avec casiers dans le bureau des douanes; le tout sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

Une nouvelle chaudière a été installée et raccordée avec les deux fournaises actuelles; les tuyaux principaux ont été quelque peu modifiés; l'ouvrage a été surveillé par Wm. Mansfields, inspecteur du chauffage et de la plomberie.

SAULT-SAINTE-MARIE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Une porte pivotante a été posée à l'entrée principale, sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

SEAFORTH.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année dernière, est encore en cours de construction.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Commis des travaux, Richard Wright.

Entrepreneur, Thomas McKenzie.

SIMCOE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le bureau de poste et les corridors ont été peinturés et coloriés à la détrempe; les bureaux des douanes et le lavabo ont été peinturés, les radiateurs bronzés. On a verni la porte d'en avant, et posé un portique d'hiver à la porte d'en arrière. Tout l'ouvrage a été surveillé par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

SAINTE-CATHERINE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un nouveau système d'éclairage électrique a été installé; on a introduit le gaz naturel pour l'usage des fournaises de l'appareil de chauffage. L'entrée des portes cochères a été agrandie et de nouvelles portes ont été posées. Il a été fourni 6 tabourets, 2 lampes de pupitres et 24 autres lampes. Le toit a été réparé; le tout sous la surveillance de Thos. A. Hastings, Toronto, Ont.

ST-MARYS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un portique extérieur a été érigé à la porte d'entrée d'en avant; les marches d'en avant ont été dressées au marteau; on a posé du gravier sur le chemin d'en arrière, et fait des réparations au système d'éclairage électrique; le tout sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

SAINT-THOMAS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les fournaises de chauffage ont été réparées et recouvertes, sous la surveillance de Wm Mansfield, inspecteur du chauffage et de la plomberie.

Des réparations peu importantes ont été faites à l'appareil de chauffage. Les boîtes à lettres des rues ont été peinturées, le tout sous la surveillance de Thos. A. Hastings, Toronto, Ont.

STRATFORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un nouveau chemin a été construit par la ville aux frais du gouvernement; une entrée d'escalier a été renouvelée. On a peinturé le logement du concierge et deux chambres dans la tour; il a été fourni 12 petites armoires fermant à clef et un évier neuf; on a réparé la plomberie, l'entrée de côté et l'ameublement. Tout l'ouvrage a été surveillé par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

TILBURY.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année dernière, est encore en cours de construction.

Plans, etc., préparés par le ministère.
Commis des travaux, Asa Lang.
Entrepreneurs, J. H. Pigott & Sons.

TILLSONBURG.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année dernière, est pratiquement complété.

Plans, etc., préparés par le ministère.
Architecte en charge, W. H. Jackson.
Entrepreneurs, Schultz, Bros. & Co.

TORONTO.

ÉDIFICE DES DOUANES.

On a posé au deuxième étage un bassin de toilette avec tous les raccordements et accessoires. Il a été fourni 11 chaises, 7 tables, 4 pupitres, 12 porte-chapeaux et habits en forme de colonne, 6 porte-chapeaux et habits de forme ordinaire et 1 uniforme pour l'homme de l'ascenseur. Le tout sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Un ascenseur neuf a été installé, un nouvel escalier a été construit à l'entrée sur la rue Yonge. On a fait un petit compartiment en brique pour l'hydromètre, posé un tuyau de défécation nouveau, des marches et des cloisons en marbres et des plafonds métalliques dans la division de la quincaillerie. Il a été fourni 24 chaises, 2 tables, 1 pupitre et 1 uniforme pour l'homme de l'ascenseur; le tout sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des Travaux, Toronto, Ont.

GARAGE DES MOTEURS POUR LE BUREAU DE POSTE.

On a laissé, le 30 novembre 1912, la bâtisse louée au n° 66 rue Bond, et le gouvernement a fait l'acquisition d'un nouveau garage au n° 87 rue Richmond E., Toronto, qui a été occupé aussitôt après le déménagement.

BUREAU DE POSTE.

Les contrats adjugés pour d'autres articles d'aménagement, mentionnés dans le rapport de l'année dernière, ont été complétés. L'installation du nouvel aménage-

ment comprend un grand nombre d'articles d'ameublement. La couverture du toit en tôle galvanisée a été renouvelée; on a fait des ouvrages additionnels de plomberie; un puits d'ascenseur a été construit et drainé; on a construit quelques cloisons en brique dans le soubassement, et 4 ventilateurs. Il a été fourni 133 tabourets, une garde-robe, 59 chaises, 8 pupitres, 4 éventails électriques, 2 carpettes Wilton, un tapis en liège dans le passage de l'escalier et une natte en caoutchouc pour l'escalier, 2 trucks, 1,000 étiquettes en bois et 1 fontaine d'eau potable. On a plâtré plusieurs plafonds, et 10 autres lampes ont été munis de tubes s'adaptant au gaz. Les boîtes à lettres des rues ont été peinturées.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

ÉDIFICE DE LA "CONFEDERATION LIFE".

Les bureaux de l'ingénieur de district sont loués dans cet édifice. Il a été fourni 4 chaises, et 1 petite armoire, sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

BUREAUX DU REVENU DE L'INTÉRIEUR ET DE L'ASSISTANT-RECEVEUR GÉNÉRAL.

Il a été construit sur le devant de la rue un trottoir en granolithe avec des marches en ciment. On a posé un nouveau tuyau de fumée et des gouttières au toit. Dans les bureaux de l'assistant-receveur général on a modifié l'aménagement intérieur; il a été fourni un pupitre fixe avec une cloison vitrée, et des réparations peu importantes ont été faites. L'ouvrage a été fait sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

ÉDIFICE DES BUREAUX MÉTÉOROLOGIQUES.

On a fait des changements dans l'appareil de chauffage de l'allonge. Un trottoir en béton a été construit le long de la rue, avec des marches; on a prolongé les tuyaux du gaz depuis le soubassement jusqu'au laboratoire au 2me étage. La clôture et le mât de pavillon ont été réparés. Il a été fourni des tables, des chaises et des tabourets.

GARE UNION, STATION POSTALE "A" ET LA STATION DES IMMIGRANTS.

L'ouvrage a été surveillé par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

Ces bureaux sont loués. Une armature de garde a été fournie pour l'ascenseur, sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

STATION POSTALE "C".

Une armoire avec tiroirs pour les timbres de poste a été fournie sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

STATION POSTALE "D", TORONTO-OUEST.

Dans le soubassement on a posé un plancher en béton, 2 cabinets d'aisance. Le tuyau à l'eau et le tuyau de renvoi ont été modifiés. On a fourni 1 table en chêne pour le bureau des Douanes; le tout sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

STATION POSTALE "E".

Cet édifice est loué sur les rues Bloor et Markham. Une chaise a été fournie sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

STATION POSTALE "F".

Rues Yonge et Charles.

Des cloisons en bois et en vitre ont été construites de manière à former 3 bureaux pour les inspecteurs de la Commission des chemins de fer, et ces bureaux ont été coloriés à la détrempe et pourvus de 3 carpettes; le tout sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

STATION POSTALE "H".

(Toronto-nord).

Dans le logement du concierge on a garni de papiers de tenture et peinturé 8 chambres; l'escalier a été lambrissé; il a été fourni des stores, un bain, un bassin, un évier avec égouttoir; des cabinets d'aisance et une chaudière à l'eau chaude pour le poêle ont été installés. On a posé le tuyau de défécation nécessaire jusqu'à l'égout de la rue. Dans la division des facteurs on a installé la lumière électrique, un lavabo, etc.; le tout sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

TRENTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un nouveau vestibule des malles a été construit en arrière de l'édifice, 2 rangées de marches ont été posées à l'entrée. Il a été fourni 5 châssis et des lampes électriques additionnelles dans la chambre des malles, le tout sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

UXBRIDGE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année dernière, est encore en cours de construction. On a installé une horloge dans la tour.

Plans, etc., préparés par le ministère.

Commis des travaux, John Park.

Entrepreneur, David Meyer.

WALKERVILLE.

BUREAU DE POSTE.

On a fourni un pupitre et une chaise pour le bureau du percepteur des Douanes, sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

WALLACEBURG.

ÉDIFICE PUBLIC.

Un coffre-fort à l'épreuve du feu a été fourni sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

WELLAND.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le logement du concierge a été garni de papiers de tenture et peinturé; les portes d'entrée d'en avant ont été huilées. Il a été fourni une nouvelle série de boîtes à lettres et des lampes électriques dans le bureau de poste; des stores ont été posés dans les fenêtres des bureaux de la douane; le tout sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

WINDSOR.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé un lavabo dans la division des mandats d'argent du bureau de poste; des fils pour l'éclairage électrique ont été installés dans l'allonge, les bureaux des colis postaux et des évaluateurs ont été peinturés et garnis de papiers de tenture; il a été aussi fourni des poêles avec tuyaux, des comptoirs, etc. Les toits et les lucarnes, la boiserie et l'ouvrage en fer extérieurs de l'allonge ont été peinturés. Quelques articles d'ameublement ont été fournis pour le bureau du percepteur des douanes, des ardoises du toit et des tuyaux de descente ont été renouvelés. On a exécuté des travaux de plomberie et posé des tuyaux à gaz. Un lit de sable et de gravier a été placé dans certains endroits des allées.

WINGHAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

La boiserie a été peinturée et les planchers huilés.

L'ouvrage a été surveillé par Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

WOODSTOCK.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites à l'appareil de chauffage sous la surveillance de Wm Mansfield, inspecteur du chauffage et de la plomberie.

On a renouvelé les plaques de sûreté sur les marches d'entrée. Les lucarnes, les échelles de sauvetage et les boîtes à lettres des rues ont été peinturées; un bon nombre de chambres a été garni de papiers de tenture. On a posé des appareils de levée aux châssis; aussi une plate-forme autour du mât de pavillon; le chemin d'en arrière a été couvert de gravier.

L'ouvrage a été sous la surveillance de Thos. A. Hastings, commis des travaux, Toronto, Ont.

PROVINCE DU MANITOBA.

BRANDON.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a posé un trottoir en ciment et on a réparé les trucks et la menuiserie, etc., sous la surveillance de J. E. Cyr, surintendant résident, Winnipeg, Man.

L'édifice a été nettoyé, teinté et peinturé, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur; les fenêtres, les portes, les planchers et la menuiserie, en général, ont été réparés; on a aussi fourni des stores pour les fenêtres et un tapis en liège.

Les travaux ont été faits sous la surveillance de W. T. Mollard, Régina, Sask., commis des travaux pour la Saskatchewan et l'Alberta.

MINNEDOSA.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 10 décembre 1912, un contrat a été accordé pour la construction de cet édifice, sur un emplacement situé sur le coin nord-est, à l'intersection des rues Tillson et Main.

Cet édifice consistera en un corps principal ayant deux étages en briques, et un attique à mansardes en bois, avec soubassement en pierre; ce corps de bâtiment comprend un tour de cinq étages et soubassement, sur l'angle droit, et mesure 31 pieds de façade par 62 pieds de profondeur; il y a aussi une aile d'un étage en briques, avec soubassement en pierre, mesurant 27 pieds par 24 pieds. Le plancher du soubassement est en béton; une cloison, qui divise le hall de l'escalier et la chambre au combustible du devant du soubassement, est en briques, ainsi que la voûte, mais les autres planchers, les cloisons, les divisions, les escaliers et le toit sont en bois.

Il y a une pompe à vapeur et un réservoir pneumatique dans le soubassement; l'eau utilisée dans l'édifice est tirée d'un puits. Le soubassement comprend: les chambres de la fournaise et du combustible, la voûte en briques, le hall de l'escalier et la chambre de la pompe. Le rez-de-chaussée comprend: le bureau de poste, la voûte en briques, le hall de l'escalier, le vestibule des malles et le vestibule d'entrée dans le corps principal; l'entrepôt de vérification, le bureau des poids et mesures et la chambre de toilette sont dans l'aile de l'édifice. Le premier étage renferme: la grande chambre des douanes, deux bureaux de douanes, deux bureaux du Revenu de l'Intérieur, un corridor, une voûte en briques, une chambre de toilette pour les dames et le hall de l'escalier. L'attique contient: six chambres, une chambre de bain, cinq garde-robes, un garde-manger, un hall et le passage de l'escalier.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Architecte en charge: W. D. Ford Blankenstein.

Entrepreneurs: *The Brown Construction Co.*, de Winnipeg, Man.

MORDEN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 13 mars 1913, un contrat a été accordé pour la construction d'un édifice ayant sa façade sur la rue Stephen et son côté droit sur la Huitième rue. Cet édifice a 45 pieds de façade et 64 pieds de profondeur totale, dont 23 pieds forment une aile à l'arrière, de 27 pieds de largeur. Il y a un soubassement en pierres et deux étages en briques, avec une tour de quatre étages sur l'angle droit antérieur. Les planchers du soubassement et du vestibule des malles sont en ciment; il y a une cloison en briques; les planchers du vestibule public, des chambres de toilette et des vestibules sont en tuiles; les marches d'en avant sont en pierre de taille; les plates-formes extérieures sont en ciment; les cloisons, les autres planchers, les escaliers et le toit sont en bois, et le toit est couvert en métal. Le soubassement renferme: les fournaises de chauffage, le combustible, une pompe et un réservoir. Le rez-de-chaussée comprend: dans le corps de bâtiment principal, le bureau de poste, la chambre de toilette des hommes, le hall de l'entrée de côté, deux vestibules et l'escalier; dans l'aile, le vestibule des malles le bureau des poids et mesures et l'entrepôt de vérification des douanes. Le premier étage

contient: dans le corps principal, le bureau du Revenu de l'Intérieur, quatre chambres de résidence, un hall, un escalier, une chambre de bain et deux chambres de toilette; dans l'aile: la grande chambre des douanes, le bureau du collecteur des douanes et les archives des douanes.

L'eau est prise dans un puits creusé dans la cour. Le drainage se fait dans un réservoir septique, dans la cour. L'édifice est chauffé à l'eau chaude et éclairé à l'électricité.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, G. F. Heckles.

Entrepreneurs: *The Brown Construction Co.*, de Winnipeg, Man.

PORTAGE-LA-PRAIRIE.

NOUVEL ÉDIFICE PUBLIC.

On a terminé la construction de cet édifice, qui est décrit dans le rapport de l'année dernière.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, J. Hughes.

Entrepreneurs, Snyder Bros.

SAINT-BONIFACE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni une boîte en acier pour renfermer le compteur électrique et un ressort de porte. Des réparations ont été faites aux casiers du bureau de poste, aux serrures, aux ressorts, aux boîtes à lettres, à la fournaise et à l'ouvrage en fer, sous la surveillance de J. E. Cyr, surintendant résident, Winnipeg.

WINNIPEG.

BÂTISSES D'IMMIGRATION, N°s 1, 2, 3, 4 et 5, RUE NIGGINS.

On a construit un espace en retrait pour les chambres à combustibles de l'édifice n° 1; on a exécuté beaucoup de réparations à la plomberie et aux tuyaux à vapeur. Un réservoir pour l'eau douce a été placé dans l'édifice n° 2. On a installé de nouvelles arches et de nouvelles grilles à l'entrée de l'édifice n° 3. La pompe et un appareil de contrôle de porte ont été réparés dans l'édifice n° 1. On a fourni du linoleum, des meubles, des lampes et différents articles pour tous les édifices.

Ces ouvrages ont été faits sous la surveillance de J. E. Cyr, surintendant résident, Winnipeg, Man.

STATION POSTALE N° 1.

Cette station est louée dans l'édifice du *Canadian Pacific Railway Terminals.*

STATION POSTALE "B".

On a exécuté quelques travaux de plomberie et on a fourni des articles de quincaillerie et d'électricité; quelques menues réparations ont été faites à l'édifice sous la surveillance de J. E. Cyr, surintendant résident, Winnipeg, Man.

NOUVEAU BUREAU DE POSTE.

On a réparé et renouvelé en partie l'appareil de chauffage et la menuiserie. On a fourni les articles suivants: une pompe à vapeur, de la quincaillerie, des chaises, des tables, une horloge, des tubes pour les fils électriques, du cuivre, des pupitres, des

tabourets, des meubles, un tapis de porte, des lampes, des clés anglaises, un étau, une filière, des valves, des garcettes en caoutchouc, une couverture en feutre, des charbons, des barres de grille, des lampes et des ustensiles pour le concierge. Les portes et les enseignes ont été marquées, les tapis ont été nettoyés et on a réparé les trucks, les casiers du bureau de poste, l'horloge, l'ouvrage en cuivre, les jauges, le pavillon, l'ascenseur, la voiture pour la malle, la porte, la voûte, la porte pivotante, le mobilier, la plomberie, etc.

Ces travaux ont été surveillés par J. E. Cyr, surintendant résident, Winnipeg, Man.

ANCIEN BUREAU DE POSTE.

Cet édifice est occupé par la douane, le bureau de l'assistant-receveur général, le bureau du Revenu de l'Intérieur et le bureau des Affaires des sauvages.

Une horloge de sûreté a été placée sur la porte du coffre-fort du Receveur général; des chaises, une table et du mobilier de bureau ont été fournis au ministère des Affaires des sauvages; les guichets en cuivre des douanes ont été été modifiés, des garnitures d'électricité ont été installées; on a exécuté quelques travaux de plomberie, d'ajustage de tuyaux à vapeur et de menuiserie. On a fourni un pupitre, 6 chaises, des plaques en cuivre et des meubles et on a réparé les planchers en béton, les balances et le mobilier.

Ces travaux ont été exécutés sous la surveillance de J. E. Cyr, surintendant résident, Winnipeg, Man.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

On a réparé, renouvelé et ajouté à la menuiserie, aux tuyaux à vapeur et à la plomberie; on a réparé six bancs-lits, l'ascenseur, les serrures des portes et l'ouvrage en fer. Les radiateurs ont été emboîtés et on a fourni des articles de quincaillerie et d'électricité.

M. J. E. Cyr, surintendant résident, Winnipeg, Man., a surveillé les travaux.

BUREAUX D'ARPENTAGE HYDROGRAPHIQUE.

Ces bureaux sont loués. On a fourni des articles de bureau, une table, un pupitre, et une chaise, sous la surveillance de J. E. Cyr, surintendant résident, Winnipeg, Man.

BUREAU DE LA COMMISSION DES CHEMINS DE FER.

Ces bureaux sont loués dans l'édifice de la Traders Bank, 433 rue Main. On a fourni quelques tapis sous la surveillance de J. E. Cyr, surintendant résident, Winnipeg, Man.

BUREAUX DES POIDS ET MESURES.

Ces bureaux sont loués dans l'édifice Dingwall, avenue Alexandre.

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN.

GRAVELBOURG.

BUREAU DE POSTE ET DE TÉLÉGRAPHE.

La construction de cet édifice, décrit dans le rapport de l'année dernière, . été terminée.

Les plans et les devis ont été préparés par le ministère.

L'ouvrage a été exécuté sous la surveillance de W. T. Mollard, de Régina, commis des travaux pour la Saskatchewan et l'Alberta.

HUMBOLDT.

ÉDIFICE PUBLIC.

La construction de cet édifice, décrit dans le rapport de l'année dernière, a été terminée.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, Wm Driver.

Entrepreneurs: *The Brown Construction Co.*

INDIAN-HEAD.

FERME EXPÉRIMENTALE—GRANGE ET ÉTABLES.

Le 10 octobre 1912, un contrat a été accordé pour la construction de cette rangée d'édifices, consistant en une grange et en des étables pour les vaches, ayant 112 pieds de lonueur, 73 pieds de largeur (sans compter deux caves pour les légumes, de 17 x 18 pieds, situées en arrière), et de 54 pieds de hauteur. Une écurie de 75 pieds de longueur, 33 pieds de largeur et 32 pieds de hauteur a été construite à angle droit avec les bâtisses que nous venons de décrire. Les fondations, les murs et le plancher de l'étage inférieur sont en béton, les autres murs, les planchers et le toit sont en bois. L'étable occupe l'étage inférieur et contient cinq compartiments pour les veaux et 3 pour les taureaux; 68 stalles pour les bestiaux; 3 allées pour distribuer la nourriture et 2 caves pour les légumes. L'étage supérieur contient une chambre pour les machines agricoles, un grenier et une aire; on arrive à cet étage par deux chaussées d'accès passant au-dessus des caves à légumes. L'écurie contient 14 stalles pour les chevaux, 2 stalles fermées, une chambre pour la nourriture, une pour les harnais, un escalier et un passage allant d'un bout à l'autre.

Les plans ont été préparés et l'ouvrage a été surveillé par W. T. Mollard, Régina, Sask., commis des travaux pour la Saskatchewan et l'Alberta.

Entrepreneur: A. B. Hamilton.

INDIAN-HEAD.

PÉPINIÈRE D'ESSENCES FORESTIÈRES.

Un contrat fut accordé, le 19 octobre 1912, pour la construction d'une maison de pension; l'ouvrage fut terminé avant la fin de l'exercice financier.

Les plans et le devis ont été préparés et l'ouvrage surveillé par W. T. Mollard, Régina, Sask., commis des travaux pour la Saskatchewan et l'Alberta.

LLOYDMINSTER.

ÉDIFICE PUBLIC.

On achève la construction de l'édifice décrit dans le rapport de l'année dernière.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, Emerson E. Miller.

Entrepreneurs: F. E. Healey et Jos. M. Pigott.

MELFORT.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a terminé la construction de cet édifice, qui est décrit dans le rapport de l'année dernière.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.
Commis des travaux, J. W. Roscoe.
Entrepreneurs: J. McDiarmid Co., Winnipeg.

MOOSEJAW.

NOUVEL ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice, décrit dans le rapport de l'année dernière, est encore en construction.

PRINCE-ALBERT.

ATELIERS DU PÉNINTENCIER.

Cet édifice, décrit dans le rapport de l'année dernière, est maintenant terminé.
Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.
Commis des travaux, F. W. Dickenson.
Entrepreneurs: *The Saskatchewan Building Construction Co.*

REGINA.

ÉDIFICE PUBLIC.

A la suite du cyclone du 30 juin 1912, il a fallu exécuter des réparations, consistant en vitrage, en auvents et en travaux de toutes sortes. On a aussi fait des réparations ordinaires à l'appareil de chauffage, à la plomberie, à l'éclairage, au vitrage, aux serrures, etc.

Ces travaux ont été faits sous la surveillance de W. T. Mollard, Régina, Sask., commis des travaux pour la Saskatchewan et l'Alberta.

BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES.

Des réparations diverses et du peinturage ont été faits sous la surveillance de W. T. Mollard, Régina, Sask., commis des travaux pour la Saskatchewan et l'Alberta.

BUREAU DE POSTE.

Les boîtes à lettres et à journaux des rues ont été peinturées. On a percé des portes entre le bureau de poste et l'ancien entrepôt de vérification des douanes; le bureau des lettres recommandées a été changé et agrandi; l'aménagement intérieur du bureau de poste a été renouvelé et de nouvelles tables ont été fournies; on a muni la voûte d'une porte en fer et d'une porte à coulisse; les articles suivants ont été fournis: une armoire à papeterie, un cabinet pour timbres, une boîte à dossiers, trois garde-robes, 7 stores pour fenêtres, 2 coussins en cuir, 3 tables, 4 pupitres, une armoire de magasin, 6 chaises, 6 tabourets, et quelques lumières électriques.

Ces travaux ont été faits sous la surveillance de W. T. Mollard, Régina, Sask., commis des travaux pour la Saskatchewan et l'Alberta.

SASKATOON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des auvents ont été placés au-dessus des entrées publiques, on a teinté les murs et on a exécuté des réparations à la plomberie, sous la surveillance de W. T. Mollard, commis des travaux pour la Saskatchewan et l'Alberta.

WEYBURN.

La construction de cet édifice, décrit dans le rapport de l'année dernière, a été terminée.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Entrepreneur: Weyburn, Sask.

PROVINCE DE L'ALBERTA.

CALGARY.

ÉDIFICE D'IMMIGRATION.

Cet édifice, décrit dans le rapport de l'année dernière, est encore en construction.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, Martin Lathanwaite.

Entrepreneurs: J. McDiarmid, Co.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Le 12 décembre 1912, un contrat fut accordé pour la construction de cet édifice, qui mesure 200 pieds de l'est à l'ouest et 112 pieds du nord au sud. On n'a pas excavé le sous-sol sur une surface de 40 pieds de l'extrémité ouest et 23 pieds de l'extrémité est par la moitié du côté nord. Il y a un soubassement et quatre étages; les murs du soubassement sont en béton avec parements en pierre au-dessus du sol; le rez-de-chaussée est en pierre de taille avec massif en brique; les premier, deuxième et troisième étages sont en brique avec garnitures en pierre de taille; la corniche est en métal laminé. Les planchers, les divisions et le toit sont principalement en acier et en béton; les escaliers sont en fer et les planchers des corridors, des chambres de toilette et des halls des escaliers sont finis en terrazza. Le soubassement s'étend sous tout l'édifice, à l'exception des parties non excavées mentionnées plus haut, et contient les chaudières de chauffage à vapeur, les pompes, les chambres pour le combustible, les transformateurs, 4 ascenseurs à marchandises et un ascenseur pour passagers. Au rez-de-chaussée, dans toute la longueur de l'édifice et sur 37 pieds de la longueur de l'aile ouest, il y a un grand passage pavé; il y a un passage analogue de 23 pieds de longueur par la moitié de la largeur du coin nord-est de l'édifice. A l'exception d'une suite de huit bureaux, d'un escalier, d'une salle d'entrée et de deux chambres de toilette, qui se trouvent sur le côté sud, et s'étendent d'un passage à l'autre, tout le rez-de-chaussée ne forme qu'une chambre de vérification, ayant quatre ascenseurs à marchandises et un ascenseur pour passagers. Les premier, deuxième et troisième étages sont divisés d'après le même plan: dans le milieu de la face sud se trouve l'escalier avec un bureau de chaque côté; le reste de la longueur de l'édifice est divisé en trois parties égales, la partie est contient deux chambres de toilette, la partie du milieu renferme les ascenseurs et l'autre partie est employée comme chambre de vérification.

L'édifice est chauffé à la vapeur et éclairé à l'électricité.

Les plans et les devis de la construction ont été préparés par le ministère et le système de chauffage et d'éclairage a été installé sous la surveillance de la *Domestic Engineering Co.*, de Montréal, P.Q.

LETHBRIDGE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Le 14 septembre 1912, un contrat a été accordé pour la construction de cet édifice, sur le côté sud de la rue Dufferin, avec la rue Glyn sur le côté ouest et une ruelle du côté est.

L'édifice sera à quatre étages avec soubassement, et mesure, sur le plan, 104 pieds de façade par 77 pieds de profondeur. Le soubassement et le rez-de-chaussée ont une forme rectangulaire et les étages supérieurs forment un carré creux, renfermant une cour intérieure de 70 pieds par 30 pieds. Le coin nord-ouest de l'édifice est terminé par une tour de 6 étages avec soubassement et toit. Les murs du soubassement sont en béton avec parements en pierre, les murs sur les rues Dufferin et Glyn, ainsi que les murs de la tour, sont en pierre de taille avec massif en brique et les murs de l'est et du sud sont en brique. Les planchers, les cloisons et le toit sont en fer et en béton, les escaliers sont en fer et les voûtes en brique. Les planchers des corridors, des chambres de toilette, de l'entrée des malles au rez-de-chaussée, de l'espace réservé au public dans la grande chambre des douanes au premier étage et des halls aux deuxième et troisième étages sont en terrazza avec plinthes en marbre. Les planchers des halls au rez-de-chaussée et au premier étage et de l'espace réservé au public dans le bureau de poste au rez-de-chaussée sont en mosaïque de marbre avec dado en marbre sur les murs.

Le soubassement contiendra la chambre de la fournaise, la chambre des transformateurs, une chambre de toilette, une chambre pour le charbon, une chambre d'emmagasinage et l'ascenseur. Le rez-de-chaussée renfermera: le bureau de poste, l'entrée des malles, une voûte en brique, l'entrepôt de vérification des douanes, le bureau des poids et mesures, un lavabo, un ascenseur et deux escaliers. Le premier étage renferme la grande chambre des douanes, 1 bureau des collecteurs des douanes, cinq bureaux, une voûte en brique, deux lavabos, des corridors, deux escaliers et un ascenseur. Le deuxième étage contient: la chambre de vérification des postes, deux bureaux de postes, sept bureaux, une voûte en brique, une chambre de toilette, deux lavabos, une chambre à coucher, un hall, deux escaliers, un ascenseur et des corridors. Le troisième étage se divise en neuf bureaux, quatre chambres de résidence, une chambre de toilette, une chambre de bain, une voûte en brique, un ascenseur, un garde-manger, deux gardes-robes, deux escaliers et des corridors.

Le chauffage est à l'eau chaude, l'éclairage est à l'électricité et l'approvisionnement d'eau se fait par le système de la ville.

L'architecture de l'édifice est du style Renaissance anglaise.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Architectes résidents: Charles Raley et E. E. Carver.

Entrepreneurs: Navin Brothers.

STRATHCONA.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a terminé la construction de cet édifice, décrit dans le rapport de l'année dernière.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Entrepreneurs: M. A. Piggott & Sons.

ARSENAL.

La construction de cet édifice, qui a été décrit dans le rapport de l'année dernière. a été terminée.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.
Commis des travaux: W. S. Congdon.
Entrepreneurs: M. A. Piggott & Sons, Kenora.

WETASKIWIN.

ÉDIFICE PUBLIC.

La construction de cet édifice, décrit dans le rapport de l'année dernière, a été terminée.
Commis des travaux: W. D. Benjamin Miller.
Entrepreneurs: *The Brown Construction Co.,* de Winnipeg.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

CHILLIWACK.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a terminé la construction de cet édifice, qui a été décrit dans le rapport de l'année dernière.
Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.
Commis des travaux: J. C. Robertson.
Entrepreneur: Edward Hunt.

CRANBROOK.

ÉDIFICE PUBLIC.

La construction de cet édifice, décrit dans le rapport de l'année dernière, a été terminée.
Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.
Commis des travaux: M. McEachren.
Entrepreneurs: The McCallum Co.

COMOX.

ÉDIFICE DU BUREAU DE POSTE.

On a construit un édifice en bois, à deux étages, avec soubassement, au coin des rues View et Drabble, avec bureau de poste au rez-de-chaussée. Cet édifice mesure 24 x 36 pieds et est chauffé au moyen d'une fournaise à air chaud. L'éclairage se fait au moyen de lampes à pétrole; un puits muni d'une pompe fournit l'eau nécessaire. Il y a un cabinet d'aisance au rez-de-chaussée.

Le contrat pour la construction de cet édifice fut accordé le 23 décembre 1912 et les travaux furent terminés au cours de l'exercice financier.
Entrepreneurs: Warwick et White.

CUMBERLAND.

ÉDIFICE PUBLIC.

L'édifice de la douane a été aménagé et on a fourni des meubles, des ressorts de portes et des lampes. D'autres menues réparations ont aussi été exécutées.

Les travaux ont été faits sous la surveillance de Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

FERNIE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Trois ressorts d'arrêt ont été fournis pour les portes extérieures et des réparations générales ont été faites à la menuiserie, à la plomberie et aux fils électriques. Cet ouvrage a été fait sous la surveillance de Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

GRAND-FORKS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Cet édifice public, qui a été décrit dans le rapport de l'année dernière, est encore en construction.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux: Geo. D. Clark.

Entrepreneur: B. Liquime.

KAMLOOPS.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des changements et des additions ont été faits à l'installation intérieure; une chambre additionnelle a été installée pour le concierge. On a posé une nouvelle fenêtre pour le bureau des mandats d'argent; on a enlevé et remplacé des tablettes dans le soubassement et on a fourni un radiateur à eau chaude, trois chaises, deux pupitres, un paravent, une table, une boîte à casiers et six sections en acier. Des réparations et des changements ont été faits à l'armoire aux clefs, aux boîtes à serrure, aux tiroirs et à l'horloge, sous la surveillance de Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

LADYSMITH.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des réparations ont été faites à la plomberie et aux drains et on a fourni quelques lampes.

Ces travaux ont été exécutés sous la surveillance de Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

NANAIMO.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a construit une tour pour horloge et on y a installé une horloge; l'aménagement du bureau de poste a été renouvelé. Un explosion de dynamite dans le havre ayant causé des dégâts à l'édifice, des réparations générales durent être faites. Un plancher en béton et un drain ont été posés dans le soubassement inférieur pour le

ministère de la Marine et des Pêcheries. On a divisé et peinturé une chambre dans le soubassement, pour servir de bureau à un constable de la police fédérale, cette chambre a été munie d'un pupitre et de six chaises. Les boîtes à lettres et les tiroirs du bureau de poste ont été nettoyés, réparés et vernis; une chaise de bureau a été fournie pour le ministère de la Marine et des Pêcheries, ainsi que deux nattes de portes pour le ministère des Douanes. On a fourni pour le bureau de poste: deux tables, une boîte pour les timbres, un pupitre, 3 chaises, une baguette en cuivre et un rideau, un tapis volant, une enseigne en cuivre, un store, du linoleum en liège, des râteliers pour les colis et des tablettes pour une armoire. Les boîtes à lettres des rues ont été peinturées et vernies, le mât du pavillon a été peinturé, on a fourni une échelle; le tuyau du soubassement a été changé et des réparations ont été faites au trottoir, aux gouttières et aux tuyaux à gaz.

Cet ouvrage a été fait sous la surveillance de Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

NELSON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des tuyaux à l'eau et des tuyaux de renvoi ont été posés dans les bureaux de la douane; la chambre des malles, la chambre principale et le bureau du maître de poste ont été été peinturés et imités; les garnitures électriques de la grande chambre des douanes ont été changées; des stores ont été fournis pour les fenêtres; deux portiques pour l'hiver ont été construits et des réparations générales ont été faites à la menuiserie, au plombage, aux fils électriques, aux boîtes à lettres, aux clefs, aux portes et à l'ameublement sous la surveillance de Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

NEW-WESTMINSTER.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des changements et des réparations ont été exécutés dans le bureau de poste; on a placé des grilles sur le comptoir et fourni une armoire avec porte et tablettes, une série de casiers, un radiateur avec serpentin, une chaise, une table, une serrure et des tablettes. On a posé un plancher en bois franc; un bureau a été installé pour le vendeur de timbres; les boîtes à serrures ont été réparées; les boîtes à lettres et à colis des rues ont été peinturées et vernies. Dans le bureau des travaux publics, il a été fourni 2 pupitres, 2 tables, 5 tabourets, 3 chaises, un panier à déchets de papier et on a recouvert un pupitre. Le mât du pavillon a été repeinturé, des lampes ont été fournies et des réparations ont été faites à la menuiserie, à la plomberie et aux fils électriques.

Ces travaux ont été faits sous la surveillance de Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

ÉDIFICE DES SAUVAGES ET DES PÊCHERIES.

On a fourni un pupitre à dactylographe, un cabinet pour les dossiers et trois sections. Le mât du pavillon a été peinturé et les portes d'entrée ont été réparées, sous la surveillance de Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

REVELSTOKE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fourni une horloge, 3 chaises, 2 pupitres, un lavabo, des stores, du linoleum et des lampes sous la surveillance de Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

ROSSLAND.

ÉDIFICE PUBLIC.

La maçonnerie a été jointoyée, une nouvelle grille de fournaise a été fournie et des réparations ont été faites à la plomberie et au système d'éclairage électrique, sous la surveillance de Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

VANCOUVER.

BUREAU DE POSTE DE VANCOUVER-NORD.

Ce bureau de poste occupe l'édifice de l'ancien hôtel de ville qui a été acheté de la corporation de la ville. La station postale est encore dans des édifices loués en attendant que les changements nécessaires aient été faits à l'édifice.

STATION POSTALE.

Cet édifice est loué et est employé comme dépôt pour les facteurs; il est situé au coin de la rue Main et de la 17ième avenue. On a fourni un coffre-fort, un comptoir, 6 casiers à colis, des tables et des chevalets, sous la surveillance de Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

NOUVEL ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Cet édifice qui a été décrit dans le rapport de l'année dernière, est encore en construction.

BUREAU DE POSTE.

Des clefs ont été posées dans les tuyaux à fumée; des robinets d'arrêt placés sur les différents tuyaux d'embranchement du service de l'eau; deux mâts de pavillon ont été peinturés et des réparations ont été faites au toit en ardoise, aux gouttières, à la plomberie et aux fils électriques. Les tuyaux et les garnitures dans les bureaux de l'inspecteur du gaz ont été transportés à l'étage inférieur; le laboratoire électrique a été aménagé et on a fourni pour les bureaux du Revenue de l'Intérieur, des boîtes pour instruments, des cabinets pour les cartes géographiques, un coffre-fort, 3 tables, une armoire à dossiers en 4 sections avec une base, un sommet et une tablette en coulisse. Le bureau d'essai des minerais a été peinturé.

L'ouvrage a été fait sous la surveillance de Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

ÉDIFICE PUBLIC.

Les chambres et les corridors dans tout l'édifice ont été nettoyés, teintés et tapissés; le mur en parapet du côté ouest et une partie de la façade de la rue Hastings ont été enduits d'une couche hydrofuge et jointoyés; on a posé un tapis en liège dans les corridors; une nouvelle corniche en cuivre a été mise en place; le vieux trottoir de la rue a été enlevé et remplacé par un nouveau; la girouette fut enlevée et replacée après avoir été rectifiée; le fournaise de chauffage fut munie d'une nouvelle section; 2 mâts de pavillon furent peinturés; on a fourni une boîte pour couvrir le moteur de l'ascenseur et réparé l'ascenseur. Des réparations ont aussi été faites au système d'éclairage électrique, à la plomberie, aux trottoirs en ciment, aux fenêtres, à la fournaise, au système de chauffage et aux radiateurs. On a fourni pour le ministère des Postes: un râtelier pour les sacs de malle, une chaise, de nouveaux bandages en caoutchouc pour les roues d'un truck, 4 râteliers pour lettres, de nouveaux rouleaux pour les trucks à panier, des enseignes en métal et 16 tables. Des réparations ont été faites

aux stores des fenêtres, aux casiers et aux tiroirs du bureau de poste, aux râteliers de triage, aux portes et au guichet de la livraison générale. Des changements ont été faits au système de conduits électriques, 2 glissoires ont été installées, la table aux lettres du soubassement a été allongée; les casiers de triage ont été changés de place; un rhéostat de mise en marche a été installé sur l'ancienne machine à dater; on a transporté les garnitures de l'attique dans le soubassement et on a peinturé les boîtes à lettres et à journaux des rues. La chambre des colis en douane a été aménagée; une cloison a été construite dans la grande chambre et on a fourni 3 pupitres, 7 chaises, un lavabo, 2 casiers en acier, 6 tabourets et une grade-robe. On a inséré une plaque en verre dans le dessus du comptoir du caissier; une cage a été installée pour le caissier dans la grande chambre; deux tapis ont été nettoyés, réparés et remis en place; on a fourni une horloge, un tapis pour la grande chambre et l'ameublement a été réparé.

On a fourni une garde-robe et quatre chaises pour le bureau des Affaires des sauvages. On a aussi fourni au ministère de l'Agriculture des rideaux avec des anneaux, un lavabo, un pupitre, une chaise, une armoire, des casiers pour les dossiers et les lettres, et un cabinet en acier pour les dossiers. On a muni le bureau des Travaux publics d'une presse à copier, d'une tringle pour accrocher les chapeaux, un comptoir, et deux tabourets.

Ces travaux ont été faits sous la surveillance de Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

VERNON.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a terminé la construction de cet édifice, qui est décrit dans le rapport de l'année dernière.

Les plans, etc., ont été préparés par le ministère.

Commis des travaux, F. B. Cossett.

Entrepreneur: W. A. Coryderman.

VICTORIA.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

L'entrepôt de vérification est dans un édifice qu'on a loué à cette fin. On y a installé un ascenseur à marchandises et aménagé et meublé des bureaux pour les jaugeurs et les estimateurs avec poêles et tuyaux, sous la surveillance de Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

ÉDIFICE DE LA MARINE, ANCIEN ÉDIFICE DE LA DOUANE.

On a fourni un baldaquin et un rideau, pour la division de santé des animaux, ministère de l'Agriculture, 3 pupitres, 3 chaises, un tabouret et un cabinet à dossiers, pour le ministère de la Marine et des Pêcheries. Une borne-fontaine et des tuyaux ont été réparés, des lampes ont été fournies, le mât de pavillon a été peinturé et des réparations générales ont été faites à la menuiserie.

Ces travaux ont été faits sous la surveillance de Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

ANCIEN BUREAU DE POSTE.

Les vieilles gouttières en arrière de l'édifice, ont été enlevées et remplacées par gouttières galvanisées avec tuyaux de descente; le toit a été réparé et le mât du pavillon peinturé, sous la surveillance de Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

HÔPITAL D'IMMIGRATION.

Les murs, les plafonds et les planchers de toutes les chambres et les corridors ont été peinturés; des barres en fer ont été posées aux fenêtres pour prévenir l'évasion des immigrés orientaux; un fumigateur portatif en fer a été fourni pour le quai du Pacifique-Canadien. On a fourni et installé 15 cabinets d'aisance spéciaux (*lascar*), 3 pupitres, 2 tabourets, un casier pour les livres, une série de tiroirs en chêne ainsi qu'une armoire avec tablettes. Des réparations ont aussi été faites à la plomberie et au toit en goudron et en gravier.

Ces travaux ont été surveillés par Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

VICTORIA.

ÉDIFICE PUBLIC.

Des changements considérables et des réparations ont été exécutés: on a enlevé les murs de division du bureau de poste et placé des poutres et des soliveaux en acier pour supporter les solives du plafond et le toit, on a prolongé la cloison des casiers du bureau de poste dans l'addition, la cloison du bureau des mandats d'argent et d'enregistrement a été disposée d'une autre manière; le bureau du jaugeur a été enlevé et aménagé pour l'assistant-maître de poste; le bureau évacué par l'estimateur a été aménagé pour servir de bureau au maître de poste et de bureau pour les colis postaux; le bureau des poids et mesures a été déménagé à l'étage supérieur de l'édifice. Les fils électriques de la chambre des colis postaux ont été arrangés à deux circuits; la cloison des casiers des facteurs et des casiers des colis a été enlevée et on a fourni des tablettes et des casiers à colis additionnels; la chambre des colis postaux a été nettoyée, teintée et peinturée. On a installé des lampes par groupes sur la rue du gouvernement et fourni un escabeau "Niagara" au concierge. On a fourni les articles suivants pour le bureau de poste: 2 tapis en liège; un moteur pour la machine à timbrer, 7 tables, 3 pupitres, 10 tabourets, 3 chaises et 5 râteliers pour les sacs de malle. Les boîtes à lettres des rues ont été peinturées et des réparations ont été faites aux garnitures et au mobilier. Le monte-charge du ministère des Douanes a été renouvelé et réparé, des tablettes ont été posées dans la chambre des archives et on a fourni 2 pupitres, 4 chaises, un tabouret, 2 nattes et des stores pour les fenêtres. On a fourni au ministère du Revenu de l'Intérieur 2 pupitres, 3 chaises et un cabinet pour les dossiers. Des réparations ont été faites à l'ascenseur des passagers, au chauffage, à la plomberie, à la menuiserie, au vitrage, à l'éclairage et aux pavillons.

Cet ouvrage a été fait sous la surveillance de Wm Henderson, architecte résident, Victoria, C.-B.

WILLIAMS-HEAD.

STATION DE QUARANTAINE.

Un contrat a été accordé pour la construction d'une salle de récréation, d'une allonge à l'édifice de détention des passagers de première classe et de logements pour les domestiques. La position de l'égout à partir de la résidence du concierge jusqu'à l'édifice des passagers de première classe a été changée pour convenir à l'addition qui a été faite à cet édifice; la place des bornes-fontaines a aussi été changée ainsi que les tuyaux. On a installé un appareil d'éclairage électrique, avec moteur à gazoline; deux boîtes de garde ont été installées; on a recouvert en bardeaux l'appentis de la bâtisse des pilotes et de la bâtisse des Japonais. Le toit de l'hôpital d'isolation et du pavillon des convalescents a été recouvert en ardoises; les clôtures ont été réparées et renouvelées en partie; on a fourni des poteaux en cèdre avec traverses et des fils téléphoniques,

ainsi qu'un chaudron de cheminée; le plâtrage a été réparé et 3 mâts à pavillon et 2 souches de cheminée ont été peinturés.

La résidence du docteur Wall qui avait été partiellement détruite par un incendie a été pratiquement reconstruite, peinturée en dedans et en dehors, pourvue de deux lavabos et deux bains, avec cabinet d'aisance et chambre de toilette séparés, pour les Chinois, et de 6 chaudrons de cheminée; les clôtures autour du poulailler et du jardin ont été réparées. La clôture autour de la résidence du docteur Hunter a été réparée; la clôture, la cuisine, la chambre de bain de la résidence du docteur Wallace ont été réparées. On a aussi nettoyé et peinturé l'intérieur de la résidence du capitaine Riley.

TERRITOIRE DU YUKON.

DAWSON.

ÉDIFICE D'ADMINISTRATION.

On a posé une fournaise à chaque bout de l'édifice (nord et sud), les terrains ont été entretenus et les réparations nécessaires ont été faites à l'édifice.

Ces travaux ont été faits sous la surveillance de M. Ernest Rivard, surintendant des édifices et des travaux pour le territoire du Yukon.

RÉSIDENCE DU COMMISSAIRE.

On a construit un prolongement à la serre, des réparations et des additions ont été faites à l'appareil de chauffage; les terrains ont été maintenus en bon état et les réparations nécessaires ont été faites à l'édifice.

Ces travaux ont été faits sous la surveillance de M. Ernest Rivard, surintendant des travaux et des édifices pour le territoire du Yukon.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations et des renouvellements ordinaires furent exécutés sous la surveillance de M. Ernest Rivard, surintendant des travaux et des édifices publics pour le territoire du Yukon.

ENTREPÔT DU GOUVERNEMENT.

Quelques menues réparations ont été exécutées sous la surveillance de M. Ernest Rivard, surintendant des travaux et des édifices publics pour le territoire du Yukon.

GLACIER-CREEK.

BUREAU DU RÉGISTRATEUR DES MINES.

Quelques menues réparations ont été exécutées sous la surveillance de M. Ernest Rivard, surintendant des travaux et des édifices publics pour le territoire du Yukon.

EDIFICES PUBLICS FEDERAUX SOUS LA SURVEILLANCE DE L'ARCHITECTE EN CHEF DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS.

En plus de ces édifices publics il y a les pénitenciers, les magasins militaires, les casernes, les écoles militaires, les salles d'exercices militaires et les écoles des sauvages.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Endroits.	Edifices.
Amherst	Edifice public.
Annapolis	"
Antigonish	"
Arichat	"
Baddeck	"
Bridgewater	"
Canso	"
Darmouth	"
Digby	"
Glace Bay	"
Guysborough	"
Halifax	Quarantaine des bestiaux.
"	Bureau de la douane.
"	Edifice de l'immigration.
"	Hôpital de détention.
"	Edifice fédéral.
"	Edifices de la Quarantaine (Ile Lawlor).
"	Edifice de l'immigration.
Inverness	Edifice public.
Kentville	"
Lunenburg	"
Liverpool	"
Nappan	Edifices de la Ferme Expérimentale.
New Glasgow	Edifice public.
North Sydney	"
"	Hangar des immigrants.
Parrsboro	Edifice public.
Pictou	Bureau de poste.
"	Bureau de la douane.
Shelburne	"
Springhill	"
Sydney	"
"	Edifices de la station de quarantaine.
Sydney Mines	Edifice public.
Truro	"
Westville	"
Windsor	Bureau de la douane.
Wolfville	"
Yarmouth	"

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Endroit.	Edifice.
Charlottetown	Edifice fédéral.
Georgetown	Edifice public.
Montague	"
Summerside	"
Souris	"
Tignish	"

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Endroit.	Edifice.
Bathurst	Edifice public.
Campbellton	"
Carleton	"
Chatham	"
"	Station de quarantaine (Ile Middle).
Dalhousie	Edifice public.
Fairville	"
Fredericton	"

NOUVEAU-BRUNSWICK—*Suite.*

Endroits.	Edifices.
Grand Falls	"
Hartland	"
Millsborough	"
Marysville	"
Moncton	"
Newcastle	"
Richibucto	"
Sussex	"
St. Stephen	"
St. John	Bureau de douane.
"	Bureau de poste.
"	Edifice de l'immigration.
"	" "
"	Station de quarantaine.
"	Banque d'épargnes.
" (ouest)	Bureau de poste.
Tracadie	Lazaret.
Woodstock	Edifice public.

QUÉBEC.

Endroit.	Edifice.
Acton Vale	Edifice public.
Arthabaska	"
Aylmer	"
Berthierville	"
Buckingham	"
Chicoutimi	"
Coaticook	"
Cookshire	"
Drummondville	"
Dundee	Bureau de douane.
Farnham-ouest	Edifice public.
Fraserville	"
Granby	"
Grosse-Ile	Edifices de quarantaine.
Hull	Edifice public.
Iberville	"
Joliette	"
Knowlton	"
Lachute	"
Laprairie	"
Lévis	"
Longueuil	"
L'Assomption	"
Magog	"
Maisonneuve	Bureau de poste.
Marierville	Edifice public.
Mégantic	"
Montmagny	"
Montréal	Bureau de poste central.
"	Station postale "B" (rue Sainte-Catherine).
"	" "C" (Hochelaga).
"	Station postale de Saint-Henri.
"	" de Saint-Louis du Mile End, station "E".
"	Station postale "D", Pointe Saint-Charles.
"	Hôpital de détention.
"	Bureau de la douane.
"	Edifices des messageries, Place d'Youville.
"	Entrepôt de vérification.
"	Edifice du Revenu de l'Intérieur.
Nicolet	Edifice public.
Péribonka	Edifice de l'immigration.
Pierreville	Edifice public.
Plessisville	"
Québec	Citadelle, quartiers N.-E.
"	Bureau de la douane.
"	Bureau des mesureurs.
"	Hôpital de détention.
"	Entrepôt de vérification.

QUÉBEC—*Suite.*

Endroits.	Edifices.
"	Edifice de l'immigration.
"	Edif. de la marine (vieux bureau de la douane).
"	Observatoire.
"	Bureau de poste.
"	Bureau de poste de Saint-Roch.
Richmond	Edifice public.
Rigaud	"
Rimouski	Bureau de poste.
Rock Island	Edifice public.
Roberval	"
"	Edifice de l'immigration.
Saint-Hyacinthe	Edifice public.
"	Revenu de l'Intérieur.
Saint-Jean	Bureau de la douane.
"	Bureau de poste.
Saint-Jérôme	Edifice public.
Saint-Lambert	"
Sainte-Thérèse	"
Shawinigan Falls	"
Sherbrooke	"
Sorel	"
Terrebonne	"
Thetford Mines	"
Trois-Rivières	"
Valleyfield	"
Victoriaville	"
Westmount	"

ONTARIO.

Endroit.	Edifice.
Alexandria	Edifice public.
Almonte	"
Amherstburg	"
Arnprior	"
Barrie	"
Berlin	"
Belleville	"
Bowmanville	"
Brampton	"
Brantford	"
Bridgeburg	"
Brockville	"
Carleton	"
Cayuga	"
Chatham	"
Chesley	"
Clinton	"
Cobourg	"
Cornwall	"
Deseronto	"
Dreden	"
Dundas	"
Elora	"
Essex	"
Fort William	"
Fergus	"
Galt	"
Glencoe	"
Goderich	"
Guelph	"
Harriston	"
Hawkesbury	"
Ingersoll	"
Kenora	"
Kingston	Bureau de poste.
"	Bureau de la douane.
Kincardine	Edifice public.
Leamington	"
Lindsay	"
Listowell	"

ONTARIO—*Suite.*

Endroits.	Edifices.
London	Bureau de la douane.
"	Bureau de poste.
Markham	Edifice public.
Mitchell	"
Mount-Forest	"
Napanee	"
Niagara-Falls	"
North-Bay	"
Orangeville	"
Orillia	"
Oshawa	"
Ottawa	Edifice des archives.
"	Ferme expérimentale centrale.
"	Edifice de l'est (ministère).
"	Laboratoire d'essai de combustible.
"	Musée des pêcheries.
"	Ateliers du gouvernement.
"	Edifice Langevin (ministère).
"	Edifice du ministère des Mines.
"	Edifices du parlement.
"	Edifice du bureau de poste.
"	Hôtel de la monnaie.
"	Raffinerie.
"	Observatoire royal.
"	Musée royal Victoria.
"	Cour suprême.
"	Edifice de l'ouest (ministère).
Owen-Sound	Edifice public.
Parkhill	"
Paris	"
Pembroke	"
Petrolia	"
Peterborough	"
"	Bureau de la douane.
Port Arthur	Edifice public.
Port Colborne	"
Port Hope	"
Port Perry	"
Prescott	"
Picton	"
Renfrew	"
Sandwich	"
Sault-Sainte-Marie	"
Sarnia	"
Seaforth	"
Simcoe	"
Smith's Falls	"
Ste-Catherine	"
St. Mary's	"
St-Thomas	"
Strathroy	"
Stratford	"
Tilbury	"
Tilsonburg	"
Toronto	Bureau de poste général.
"	Entrepôt de vérification.
"	Bureau de la douane.
"	Revenu de l'Intérieur.
"	Station postale "A".
"	" "C".
"	" "D".
"	" "F".
"	" "K".
Trenton	Edifice public.
Wexbridge	"
Walkerton	"
Waterloo	"
Welland	"
Whitby	"
Windsor	"
Wingham	"
Woodstock	"

MANITOBA.

Endroits.	Edifices.
Brandon	Edifice public.
"	Salle de l'immigration.
Dauphin	Edifice public.
Emerson	"
Minnedosa	"
Morden	"
Meepawa	"
Portage-la-Prairie	"
" "	Nouvel édifice public.
Selkirk	Edifice public.
St-Boniface	"
Souris	"
Winnipeg	Vieux bureau de poste.
"	Bureau de la douane.
"	Entrepôt de vérification.
"	Nouveau bureau de poste.
"	Nouvel entrepôt de vérification.
"	Station postale "B".
"	Edifice de l'immigration nos 1, 2, 3, 4, 5 et 6.

SASKATCHEWAN.

Endroit.	Edifice.
Battleford	Edifice public.
Estevan	"
Humboldt	"
Lloydminster	"
Melfort	"
Maple Creek	"
Moose-Jaw	Bureau de poste.
Prince-Albert	Edifice public.
Régina	"
"	Bureau des terrains.
"	Bureau de poste.
Saskatoon	Edifice public.
Yorkton	"
Weyburn	"
Willow-Creek	Quarantaine du bétail.

ALBERTA.

Endroit.	Edifice.
Calgary	Bureau de poste.
"	Entrepôt de vérification.
Edmonton	Bureau de poste.
"	Terrains fédéraux.
Gravelbourg	Bureau de poste et bureau du télégraphe.
Indian-Head	Edifices de la ferme expérimentale.
"	Maison de pension de la station forestière.
Lethbridge	Edifice public.
Medecine-Hat	"
Moose-Jaw	"
Red-Deer	Palais de justice, etc.
Strathcona	Edifice public.
Wetaskiwin	"

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Endroit.	Edifice.
Atlin	Bureau de poste.
Chilliwack	Edifice public.
Comox	Bureau de poste.
Cranbrook	Edifice public.
Cumberland	"
Fernie	"
Grand Forks	"
Kamloops	"

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

Endroits.	Edifices.
Ladysmith	"
Nanaïmo	"
New-Westminster	"
" "	Edifice des Affaires des sauvages, etc.
Nelson	Edifice public.
Prince-Rupert	Hôpital de la station de la quarantaine.
Rossland	Edifice public.
Revelstoke	"
Vancouver	Entrepôt de vérification.
"	Nouvel édifice public.
"	Edifice public.
" (nord)	"
Victoria	"
"	Hôpital de l'immigration.
"	Vieux bureau de la douane.
"	Edifice public.
"	Vieux bureau de poste.
Vernon	Edifice public.
William-Head	Station de quarantaine.

TERRITOIRE DU YUKON.

Endroit.	Edifice.
Dawson	Edifice de l'administration.
"	Maison du gouvernement (résidences des commissaires).
"	Bureau de poste.
"	Palais de justice.
"	Maison du gouvernement.
Glacier-Creek	Bureau d'enregistrement des mines.
Kluhane	" " "

PARTIE IV

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

SUR LES

TRAVAUX DANS LES HAVRES ET LES RIVIÈRES

Y COMPRIS

LES SERVICES DES BASSINS DE RADOUB, DES DRAGUEURS, DES CHEMINS, PONTS, ARPENTAGES ET LEVES DES PLANS, DANS TOUT LE CANADA.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, CANADA,

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

OTTAWA, le 8 août 1913.

M. R. C. DESROCHERS, secrétaire,

Ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les divers travaux exécutés sous ma direction durant l'exercice révolu le 31 mars 1913.

Ces travaux comprennent: la construction et la réparation de quais, jetées, brise-lames, barrages, déversoirs et ouvrages de protection des rives et des grèves; l'amélioration des ports et des rivières par le dragage; la construction, l'entretien et le service des dragueurs appartenant à l'Etat; la construction et l'entretien des bassins de radoub, la construction, l'entretien et le fonctionnement des glissoires et des estacades; la construction et l'entretien des ponts interprovinciaux et de leurs abords, et des ponts construits sur les grands chemins qui relèvent du gouvernement fédéral dans les territoires du Nord-Ouest; l'entretien des routes militaires; les études hydrographiques, l'arpentage proprement dit et le levé des plans, les études topographiques et examens ordinaires, y compris les mesurages géodésiques, les nivellements de précision et toutes les opérations nécessaires à la préparation des plans, rapports et estimations; l'essai des ciments, etc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EUGENE D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

ABERCROMBIE.

Abercrombie est un établissement d'environ 150 habitants, situé sur le bord du havre vis-à-vis de Pictou et à un mille de cet endroit.

Pendant une partie de la saison de 1912, du 1er juillet au 17 août, la drague *George McKenzie* a été employée pour creuser, jusqu'à 8 pieds au-dessous du niveau de la marée basse, un bassin à l'extrémité du quai public, et pour creuser et élargir le chenal jusqu'à une profondeur de 8 pieds à l'eau basse sur une largeur de 35 pieds. L'on a dragué sur une superficie de 18,000 pieds. La quantité des déblais ainsi enlevés a été de 5,419 verges cubes, mesurées sur place, ou de 6,280 verges cubes, mesure de chaland.

AMAGUADEES-POND.

L'étang d'Amaguadees (Castle-Bay), dans le comté du Cap-Breton (nord), se trouve sur le côté nord de la Baie de l'Est, formant le bras oriental du lac Grand-Bras-d'Or.

Les travaux construits à cet endroit comprennent un quai formé d'une pile avec travée, de 192 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, s'étendant jusqu'à une profondeur de 14 pieds au niveau de l'eau basse du lac. Sur ce quai il y a un hangar de 10 x 16 pieds, pour emmagasiner les marchandises expédiées ou apportées par le steamer *Bluehill,* qui à chaque quinzaine fait escale à cet endroit pendant la saison de navigation, et qui a un service de correspondance avec le chemin de fer Intercolonial à Grand-Narrows.

Le ministère a aussi fait construire un pont de 100 pieds de longueur, y compris les abords, par 20 pieds de largeur, traversant l'embouchure de l'étang; il a construit en même temps une route d'un demi-mille de longueur pour relier le quai au chemin public.

Durant le dernier exercice financier, on a dépensé la somme de $300.04 pour des travaux à la journée, dans le but d'améliorer la route conduisant au quai, et d'exhausser et réparer un petit pont.

AMHERST.

Port-Amherst est situé au fond de la baie de Chignecto, près de l'embouchure de la rivière La-Planche, à environ deux milles et demi de la ville d'Amherst. Cette ville est probablement la plus importante, la plus prospère et la plus active au point de vue industriel, des villes de la Nouvelle-Ecosse, et, comme c'est un centre manufacturier de quelque importance, on voit facilement que son agrandissement requiert essentiellement des moyens de transport convenables par eau. Amherst compte environ 11,500 habitants.

En 1904, le ministère a construit un quai sur pilotis en ce lieu, qui comprend un tronçon de 249 pieds de longueur et de 36 pieds de largeur au sommet, et qui s'étend du revêtement jusqu'au bord du chenal. L'appontement proprement dit commence à l'extrémité du large du premier tronçon, et avance, du côté de la mer, sur une longueur de 300 pieds, en longeant le bord de terre du chenal. Il a 50 pieds de largeur et une hauteur de 44 pieds à son extrémité du large et de 28 pieds de hauteur à sa partie du côté de terre.

Pendant l'exercice 1907-08, le ministère a construit un autre quai établi à environ 350 pieds au-dessus du vieux quai. Le second ouvrage a 360 pieds de longueur, 64 pieds de largeur et une hauteur de 28 pieds à son extrémité du large. Il a été établi sur pilotis disposés en chevalets écartés de 7½ pieds d'axe en axe. La face de cet ouvrage et son extrémité extérieure est à pilotis jointifs. La pile n° 1 est revêtue de madriers de 4 pouces et est à défenses doublées. Pendant l'exercice dernier, les opérations de dragage dans les lieux circonvoisins, ont empêché la restauration de cet ouvrage, laquelle on ne crut pas opportun d'exécuter qu'après l'achèvement des dragages.

Pendant l'hiver dernier, on a préparé un rapport spécial sur les travaux urgents que réclame le havre d'Amherst, en sorte que la dépense pour subvenir aux besoins de cet appontement ne s'imposait plus. Les grandes marées ou vives eaux parviennent ici à 40 pieds, les petites marées ou mortes eaux sont à 33 pieds.

Dragage.

Port-Amherst est situé à la tête de la baie de Fundy, à l'embouchure de la rivière La-Planche. L'endroit où s'est fait le dragage se trouve à 2½ milles environ en droite ligne de la ville d'Amherst, et 4 milles par le chemin de la poste. La population de cette ville importante est d'environ 11,500 habitants. C'est le chef-lieu du comté de Cumberland.

Les vaisseaux qui fréquentent ce port sont ordinairement des goélettes à trois mâts et des steamers. Les goélettes jaugent de six cents à douze cents tonneaux.

L'entrée de ce port étant naturellement rétrécie, on a trouvé qu'il était nécessaire de faire disparaître un coin de la pointe de la dite entrée, formant une coupe de 12,000 verges cubes, mesurées sur place. Durant le dernier exercice financier, il a été dragué 8,652 verges cubes, mesure de chaland; cet ouvrage a coûté $5,623.80, au taux de 65 centins par verge cube, qui était le montant du prix de l'entreprise. Les travaux furent commencés le 1er août et continués jusqu'au 7 décembre, lorsqu'à cette époque les conditions de la température, et le mauvais état de l'outillage obligèrent l'entrepreneur d'arrêter l'ouvrage. Les déblais enlevés se composent d'un mélange d'argile et de vase. L'enlèvement de ces déblais fut facile dans les 2 ou 3 pieds supérieurs, mais le reste était tellement compact que les godets n'avaient aucune prise, et il a fallu employer de la dynamite en plusieurs circonstances.

Les grandes marées montent de 40 pieds; les mortes-mers sont de 30 pieds.

POINTE-AMHERST.

Pointe-Hamherst est une colonie agricole d'environ 400 habitants, située à environ trois milles au sud de la ville d'Amherst. On a achevé en ce lieu vers la fin de l'exercice 1907-08, l'exécution d'un appontement en encaissement. L'affouillement sur la face du large et le côté d'amont de cet ouvrage l'a endommagé considérablement et a causé son affouillement. Commencés le 24 septembre 1912, les travaux de réparations ont été achevés le 19 décembre 1912, après la dépense de la somme allouée qui était de $503.37. Mais entre la date du rapport sur l'estimation de la dépense à faire pour les réparations en ce lieu et le commencement des travaux, l'affouillement continua ses dévastations, et un affaissement plus prononcé de l'ouvrage se produisit, en sorte que l'allocation votée ne pouvait plus suffire aux frais à encourir. On a été obligé de renforcer la face du large et le côté d'amont de l'avant-massif au moyen de pilotis enfoncés contre l'ouvrage, et d'un clayonnage chargé de pierres, placé au-dessous, et de plus, par le remplissage de l'ouverture faite en dessous par l'action de la marée, et ce, sur une longueur de 15 pieds, de chaque côté. On a aussi posé des défenses sur la face du large et le côté du massif de tête, et exhaussé de 2½ pieds le sommet de cet ouvrage, pour ensuite le remplir de lest et renouveler sa plate-forme, le tout couvrant une aire de 30 x 30 pieds. Les grandes marées ou vives eaux parviennent ici à 40 pieds, les petites marées ou mortes-eaux sont à 33 pieds.

ANDERSON'S-COVE.

Anderson's-Cove, comté d'Annapolis, est une petite crique presque imperceptible dans la côte, sur la rive sud de la baie de Fundy, à 16 milles à l'est de Digby-Cut, à 2 milles à l'est de Litchfield, et à 2 milles à l'ouest de Parker's-Cove. La petite colonie qui est appelée Hillsburn en ce lieu, comprend, dans un rayon d'un mille, une population de 150 âmes qui a recours presque exclusivement à la pêche pour sa subsistance.

Afin de procurer un abri sûr à leurs bateaux, qui sont souvent brisés ou détruits à cause du manque de protection, le ministère, en 1905-06, a commencé la construction d'un brise-lames à Anderson's-Cove, lequel on a prolongé en 1906-07, en 1908-09, en 1911-12, et encore en 1912-13.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $2,999.59 pour achever le prolongement de 42 pieds de longueur construit en 1911-12, et pour l'exécution d'un autre prolongement de 60 pieds de longueur, de 26 pieds de largeur et de 20 à 25 pieds de hauteur.

La longueur totale du brise-lames en ce lieu, est aujourd'hui de 414 pieds; sa largeur est de 26 pieds, et sa hauteur, de 7 à 25 pieds. Il a été solidement construit en encaissement de bois indigène, revêtu entièrement et chargé de pierres. Les grandes marées parviennent ici à 28 pieds.

ANNAPOLIS.

Annapolis-Royal, comté d'Annapolis, est la plus ancienne des villes de la province de la Nouvelle-Ecosse, ayant été fondée en 1605; elle est agréablement située au fond du bassin d'Annapolis, et sur le côté sud de la rivière de ce nom. Sa population est d'environ 2,000 âmes. C'est le centre d'une des régions les plus fertiles de la Nouvelle-Ecosse.

En 1905-06, le ministère a dépensé $9,346.22 pour la construction d'un débarcadère sur l'emplacement d'un ancien débarcadère à Annapolis. (Pour les détails, voir le rapport annuel de 1909-10.)

En 1905-06, le ministère a dépensé $9,346.22 pour la construction d'un débarcadère sur l'emplacement d'un ancien débarcadère à Annapolis. (Pour les détails, voir le raport annuel de 1909-10.)

Brise-glaces.

En 1907-08, le ministère a dépensé $12,942.59 pour l'achat et la livraison de bois créosoté, dans le but de construire ces brise-glaces dans la rivière à un quart de mille environ en amont des quais de la ville, afin de protéger la navigation contre les glaces mouvantes.

Le 18 mai 1909, on a signé un contrat au montant de $46,736, avec la *Nova Scotia Construction Company,* de Sydney, N.-E., pour la construction des premiers trois massifs sur la rive de la rivière, du côté d'Annapolis. Ces travaux ont été achevés en août 1910.

En mars 1911, on a adjugé l'exécution des massifs n°s 4 et 5 à E. R. Reid, au prix de $37,300, travaux qui ont été achevés le 17 août 1912.

Ces massif sont tous du même type. Leur hauteur est de 35 à 75 pieds et la partie supérieure, sur une hauteur de 27 pieds se constitue invariablement en un bloc de béton établi, à partir de 5 pieds au-dessus du niveau des basses eaux, jusqu'à 5 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux (les grandes marées montant de 27 pieds), sur une substructure en encaissement de bois carré créosoté, chargé de pierres. La base de chaque massif est protégée à son pourtour par un talus ménagé en pierres perdues. Les angles des massifs sont protégés par un revêtement de pièces de merisier et un blindage de tôle à chaudière. Tous les massifs sont de forme rectangulaire, et ils ont de 8 à 13 pieds de largeur au couronnement et 27 pieds de longueur. Vu l'ampleur de la marée et ses courants alternatifs, les travaux ont été très difficiles à exécuter.

ANSE ARNOLD (ARNOLD-COVE.)

L'anse Arnold est située sur le côté est du havre de Jeddore, à 4 milles en bas de Oyster-Pond et à 45 milles à l'est d'Halifax. Les pêcheurs se servent de cet endroit comme lieu de refuge pendant les tempêtes.

L'ouvrage qu'on y a fait avait pour but de fournir un mouillage sûr aux bateaux pêcheurs, en creusant l'anse.

Entre le milieu de novembre et décembre du dernier exercice financier, 45,000 verges cubes de sable et de boue ont été enlevées au taux de 29 cents par verge, mesurées à bord des chalands.

ANSE MCNAIR.

L'anse McNair, comté d'Antigonish, se trouve dans la partie ouest de la baie Saint-George, à 2 milles environ à l'est de Cap-George.

On trouvera les détails des travaux en ce lieu dans le rapport annuel de 1912.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $1,056.60, pour la réparation d'une brèche, sur la face du môle exposée à la mer, sur une longueur de 198 pieds, 10 pieds de largeur et 5 pieds de hauteur, et pour la construction d'un massif en encaissement à l'extrémité du large, dans le but de diriger le courant d'un cours d'eau à l'est du brise-lames.

On a aussi dépensé la somme de $245.46 pour renouveler une partie du revêtement à l'extrémité du large. Les travaux ont été exécutés du 11 au 29 juin, du 2 au 31 juillet et du 1er au 9 janvier.

ANSE PHINNEY.

L'anse Phinney, comté d'Annapolis, est un petit enfoncement sur la côte, au sud de la baie de Fundy, à neuf milles à l'est de l'anse Parker, et à trois milles à l'ouest d'Hampton. On compte en cet endroit, sur un rayon d'un mille et demi, environ 150 habitants, qui s'occupent surtout à la pêche et à l'agriculture.

En 1907-08, on a construit un brise-lames à l'entreprise, au prix de $5,700. L'ouvrage avait 200 pieds de longueur et 27 pieds de largeur, atteignant une hauteur de 9 à 23 pieds.

En 1910-11, l'ouvrage a été réparé et prolongé.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $2,342.47 pour achever le prolongement du brise-lames commencé l'année précédente. Le nouvel ouvrage comprend un massif de 30 pieds de longueur, de 27 pieds de largeur et de 25 pieds de hauteur. On a aussi construit un prolongement supplémentaire de 40 pieds de longueur, de 27 pieds de largeur et de 26 pieds de hauteur. Les deux prolongements sont solidement bâtis et chargés de pierres.

ANSE SKINNER.

L'anse Skinner, comté de Pictou, est située sur la côte ouest du détroit de Northumberland, à environ 4 milles du cap Jean et à 20 milles au nord-est de l'entrée du port de Pictou. Au fond de l'anse se trouve un étang, qui n'est séparé du détroit que par une plage de sable de 250 pieds de largeur.

Les ouvrages de protection d'un chenal pratiqué à travers la plage, entrepris en 1905-06, et repris en 1906-07, 1908-09, comprenaient:

Une levée établie de chaque côté d'un chenal creusé à 2½ pieds de profondeur au-dessous du niveau des plus basses eaux, chacune formée de pierres, fascines et pieux d'une longueur de 344 pieds et d'une largeur de 15 pieds, avec un avant-massif en encaissement de 40 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, à substructure créosotée, et un prolongement des ouvrages vers l'intérieur, de 156 pieds de longueur du côté ouest et de 68 pieds de longueur du côté est, en fascines et pierres; de 14 pieds de largeur au sommet et de 8 pieds de hauteur, établi dans une tranchée à 3 pieds au-dessus du niveau des plus basses eaux.

En 1909-10, la somme de $2,822.10 a été dépensée pour prolonger et creuser le chenal sur une longueur d'environ 400 pieds vers l'étang, et aussi pour achever un chenal entre l'extrémité intérieure de la jetée et l'étang.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé $241.28 pour le renouvellement du revêtement et pour le remplissage en fascines de l'extrémité intérieure, sur une longueur de 25 pieds, de l'ouvrage de protection en pilotis et fascines établi sur le côté ouest du chenal.

En 1911-12, on a dépensé $331 pour l'approfondissement d'une partie du chenal au moyen de dragages à bras.

En 1912-13, la somme de $398.40 a été dépensée dans le renouvellement de 3,600 pieds "M" de revêtement en bois dur et dans la pose de 500 verges cubes de fascines et pierres dans l'ouvrage de protection en pilotis de chaque côté du chenal.

Les travaux ont été exécutés du 10 au 30 septembre et du 1er au 31 octobre.

ARICHAT.

Arichat est le chef-lieu du comté de Richmond. Il se trouve sur la rive nord du havre d'Arichat, côté sud de l'île Madame.

Le havre est spacieux et bien abrité par des îles au large. Deux chenaux d'accès y conduisent. Le chenal de l'ouest, malgré l'étroitesse de sa largeur qui est de 600

pieds, est plus facile; celui du sud a 1,800 pieds de largeur, mais il est obstrué par des haut-fonds.

Le 13 juillet 1910, on passa un contrat pour la construction d'un quai et d'un entreprôt en cet endroit au montant de $16,176.

L'ouvrage fut commencé le 23 septembre 1910, continué jusqu'au 15 novembre suivant, et terminé le 8 septembre 1911.

L'ouvrage par adjudication comprend un abord en pierre, long de 131 pieds et large de 30 pieds; un quai avec piles et travées, long de 144 pieds et large de 30 pieds qui se termine par un L, aussi formé de piles et de travées de 90 x 50 pieds, et d'un entrepôt de 80 x 25 pieds, élevé sur l'extrémité du large. La longueur de la face donnant sur le chenal aura 120 pieds, offrant un tirant d'eau de 19 pieds à basse mer; la substructure des caissons, lesquels sont construits en bois rond, est en bois créosoté.

Au cours de l'année 1912-1913, une somme de $600 a été dépensée, à la journée, pour réunir les matériaux nécessaires, y compris le ciment, pour la construction d'un mur de soutènement en pierre et en béton, de 80 pieds de longueur, le long de la propriété du gouvernement. Des difficultés ayant été rencontrées pour se procurer la pierre nécessaire, on ne put compléter que 40 pieds du mur.

ARICHAT-OUEST—BRISE-LAMES.

Arichat-Ouest, comté de Richmond, est un petit havre, très sûr, situé sur la côte ouest de l'île Madame, abrité au sud et à l'ouest par l'île Creighton, et par un brise-lames entre Arichat et l'île Madame.

Le brise-lames a 1,211 pieds de longueur par 24 pieds de largeur; il est construit en caissons de bois rond, à parements ouverts, solidement remplis de lest; il a environ 11 pieds de hauteur, est couvert en madriers et sur le sommet passe le chemin qui met les deux îles en communication.

De 1904 à 1908, $1,840.97 furent dépensés pour des réparations urgentes et le renouvellement du plancher et des solives.

En 1911-1912, une somme de $664.04 fut dépensée pour l'achat d'une partie des matériaux requis pour remettre le brise-lames en bonne condition et au cours de 1912-1913, on se procura, au prix de $2,138.95, le reste des matériaux requis et on procéda à la reconstruction partielle du sommet de l'ouvrage, en renouvelant les solives du plancher, le plancher et les pièces de couronnement.

AVONPORT.

Avonport, comté de King, village d'environ 250 habitants adonnés à l'agriculture, est situé sur la gauche ou rive sud de la rivière Avon, près de son embouchure, et sur la ligne du chemin de fer *Dominion Atlantic,* à 12 milles au nord-ouest de Windsor, chef-lieu de Hants. On trouve à Avonport une briqueterie qui produit annuellement deux ou trois millions de briques. Un petit quai en encaissement de 300 pieds de longueur, de 22 à 25 pieds de largeur au couronnement, et de 17 pieds de hauteur à son extrémité extérieure, laquelle reste à sec aux basses eaux des grandes marées ordinaires, a été construit en ce lieu avant la confédération. La mer marne ici de 45 pieds.

Depuis que le ministère a pris le contrôle de cet ouvrage, en 1880, on a dépensé plusieurs sommes légères pour les réparations et les réfections dont les détails se trouvent dans le rapport de 1908-1909.

En 1912-1913, on a dépensé la somme de $2,000 pour l'exécution d'un prolongement au quai. La longueur de ce prolongement est de 36 pieds sur le côté d'amont, de 32 pieds sur le côté d'aval; sa largeur est de 40 pieds et sa hauteur de 17 à 19 pieds. On a aussi réparé généralement l'ancienne partie de l'ouvrage, y compris son revêtement jointif sur une longueur de 50 pieds.

BADDECK.

Dans le but de faire disparaître les débris des vieux ouvrages en encaissement éparpillés dans le havre, et qui nuisaient à la navigation, la drague du ministère *Cape Breton,* a exécuté à Baddeck entre le 1er et le 10 juin 1912, des dragages qui ont consisté dans l'enlèvement d'environ 4,900 verges cubes de roches et de pièces de billes pourries (mesurées au chaland).

Baddeck, chef-lieu du comté de Victoria, est situé sur la rive nord du lac Petit-Bras-d'Or, près de l'entrée du chenal de Saint-Patrice.

En 1907-8, le ministère construisit, à cet endroit, un quai de 284 pieds de longueur jusqu'à une profondeur de 18 pieds, à l'eau basse du lac. Ce quai comprenait: une chaussée d'accès, de 64 pieds de longueur, par 30 pieds de largeur; un ouvrage en caisson, avec substructure en bois créosoté, de 50 pieds de longueur, par 40 pieds de largeur; avec deux débarcadères, de 32 et 64 pieds de longueur, par 8 pieds de largeur, respectivement, l'un sur chaque côté de l'extrémité intérieure du quai, et tous deux construits sur des pilotis en bois créosoté.

Le dessus du quai est à 5 pieds au-dessus du niveau de l'eau basse du lac, qui monte d'environ 15 pouces.

En 1908-9-10, le terrain du quai a été entouré d'une clôture, drainé, exhaussé et nivelé; le vieux hangar aux marchandises a été réparé et disposé pour un bureau, une salle d'attente et une chambre de bagage. On a, de plus, construit sur l'extrémité intérieure du quai un nouvel entrepôt, de 48 x 34 pieds; et un mur de soutènement en caissons a été partiellement érigé sur le devant de la propriété en face du havre.

Au cours de l'année terminée le 31 mars 1913, un montant de $399.97 a été dépensé, à la journée, pour parachever l'ouvrage en caissons, le quai et le mur de soutènement et peinturer la clôture autour de la propriété.

BASS-RIVER.

Bass-River, comté de Colchester, village situé sur la rive nord de la baie Cobequid, le bras est de la baie de Fundy, compte environ 500 habitants qui s'occupent à la culture du sol et aux industries manufacturières. Ce village se trouve à mi-chemin entre Truro et Parrsboro, ou à environ 28 milles de chacune de ces villes.

En 1894-95, le ministère passa un marché au prix de $3,240, pour la construction d'un quai sur pilotis en ce lieu de 210 pieds de longueur sur 40 pieds de largeur, avec un "L", à l'extrémité extérieure, de 55 pieds de longueur sur 40 pieds de largeur. A l'extrémité extérieure de l' "L", on fut obligé de construire un petit bloc en encaissement contenant 8,000 pieds cubes de bois, à cause de la consistance du fond où l'on ne pouvait enfoncer les pilotis à la profondeur déterminée. Le quai a une hauteur de 25 pieds à sa face extérieure où l'on trouve une profondeur d'eau de 22 pieds aux hautes eaux des grandes marées ordinaires. En 1901-02, le ministère dépensa la somme de $1,099.11, pour prolonger l'ouvrage sur pilotis. Ce prolongement a 40 pieds carrés, et il a été solidement construit en encaissement sur pilotis, et il donne au quai la forme d'un "T". On construisit un petit entrepôt sur le quai, pour la commodité de la navigation et du trafic local. Depuis cette date on dépensa plusieurs sommes pour les réparations de l'ouvrage, et en 1911-12, on dépensa $709.33, pour les réparations et les réfections du corps du quai, travaux qui ont consisté dans le renouvellement de tout le tablier, et des longerons, des garde-corps et de quelques lisses.

Pendant l'exercice 1912-13, on dépensa la somme de $1,849.90, pour les réparations en général du quai et la construction d'un prolongement de 40 pieds de longueur et de 18 pieds de largeur.

Commencés le 17 juin, les travaux furent achevés le 25 octobre.

BATTERY-POINT.

Battery-Point, comté d'Annapolis, petite colonie de pêcheurs qui compte environ 150 âmes, est située sur le côté est de Digby-Gut, à environ 4 milles au nord-est de la ville de Digby, et à 16 milles au sud-ouest d'Annapolis.

En 1904-05, le ministère a commencé à Battery-Point, la construction d'un brise-lames pour y protéger la flottille de pêche, laquelle se compose d'environ 40 à 50 bateaux. On a prolongé cet ouvrage en 1905-06, 1906-07 et 1910-11, et sa longueur est aujourd'hui de 190 pieds, sa largeur de 26 à 30 pieds et sa hauteur de 8 à 29 pieds. Il a été solidement construit en un encaissement de bois indigène, chargé de lest, et on a revêtu sa partie inférieure au moyen de madriers créosotés de 4 pouces pour protéger l'ouvrage contre les ravages du limnoria lignorum. En 1911-12, le ministère a dépensé $2,709.87 pour commencer la construction d'un second brise-lames, qu'on a établi à environ 200 pieds au sud du premier, dans le but de protéger Battery-Point contre les tempêtes venant du sud.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $2,998.89 pour le prolongement du brise-lames sud en ce lieu, au moyen d'un massif supplémentaire, long de 70 pieds, large de 30 pieds, et haut de 22 à 29 pieds. Cependant, il faudra prolonger à nouveau l'ouvrage pour le rendre réellement effectif. Commencés vers le milieu d'avril, les travaux ont été interrompus pour la saison vers la fin d'août 1912, la somme allouée ne suffisant pas à son achèvement.

BEAR-COVE.

Bear-Cove, comté de Digby, est une petite anse de pas plus de 400 pieds de profondeur, située à l'entrée de la baie Sainte-Marie, dans la baie de Fundy. Elle se trouve à 23 milles au nord de Yarmouth, et à mi-chemin entre Cape-Cove, au sud, et Meteghan, au nord; c'est-à-dire, à environ 5 milles de chacun de ces deux derniers endroits. Le village compte dans un rayon d'un mille, environ 200 habitants, qui dépendent principalement de la pêche pour leur subsistance.

En 1906-07, le ministère a dépensé $5,748.92 pour la construction d'un brise-lames en ce lieu. La partie en encaissement de l'ouvrage a 160 pieds de longueur, de 20 à 28 pieds de largeur et de 8 à 16 pieds de hauteur. L'abord qui est formé d'une levée en enrochements, a 120 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et de 3 à 8 pieds de hauteur.

En 1908-09, on a dépensé la somme de $599.79, pour remplacer la chaussée d'accès en enrochements par un ouvrage en encaissement de 100 pieds de longueur.

En 1910-11, on a dépensé la somme de $396.27, pour enlever une chaîne de rochers le long de l'ouvrage dans le but d'offrir un abri aux bateaux qui sont jetés à la côte.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $500.03 pour faire sauter et enlever une autre chaîne de rochers le long de l'ouvrage, afin d'améliorer le mouillage des bateaux de pêche. On a enlevé dans ces travaux 450 verges cubes de matières. La mer marne ici de 18 pieds.

BEAR-RIVER.

Bear-River, comté de Digby, village qui compte environ 1,500 habitants, est situé sur la rivière de l'Ours, à 3½ milles au-dessus de son embouchure, là où elle se jette dans le bassin Annapolis. On fait un grand commerce de bois à Bear-River, lequel est expédié en grande partie aux ports des Indes occidentales et de l'Amérique du Sud, et dont l'expédition s'élève annuellement à environ 8,000,000 de pieds m.p. Le village se trouve mi-partie dans le comté d'Annapolis et mi-partie dans le comté de Digby, la rivière de l'Ouest marquant la ligne de division entre ces deux comtés. Le village est situé à 15 milles au sud d'Annapolis. La rivière est navigable à haute mer pour les vaisseaux d'un tirant d'eau de 16 pieds. La mer marne ici de 27 pieds, mais à basse marée on ne trouve plus dans la rivière qu'un courant d'eau douce et

une profondeur de 3 ou 4 pieds au village, et les vaisseaux chargés de bois de commerce se trouvent à sec à leurs quais.

En 1912-13, le ministère a dépensé la somme de $4,667.07, pour l'achat d'un quai et de son emplacement en ce lieu, et pour y commencer la construction d'un quai public, afin de faciliter le commerce local et l'exportation. Sur ce montant, on a dépensé $1,800 pour l'achat du terrain et du quai existant en ce lieu, et $2,867.07 pour démolir le vieil ouvrage et le reconstruire. Le nouveau quai, qui n'est pas encore achevé, a été solidement construit en encaissement de bois indigène. Il a été établi dans le sens du cours de la rivière. Sa longueur est de 85 pieds, sa largeur de 20 pieds et sa hauteur de 22 à 24 pieds.

BELLIVEAU'S-COVE.

Belliveau's-Cove (Anse-Belliveau), comté de Digby, est situé sur la rive est de la baie Sainte-Marie (baie de Fundy), à 4 milles au sud-ouest de Weymouth. Ce village compte environ 300 habitants qui s'occupent à la pêche, à l'agriculture et au commerce en général. Le havre qui reste à sec à basse mer (la mer marne ici de 20 pieds), est constitué par deux jetées ou brise-lames, dont celle du nord a été construite en 1825 et celle du sud en 1853, toutes deux aux dépens communs des habitants du lieu et du gouvernement provincial. Ces ouvrages protègent un mouillage d'environ 3 acres d'étendue où l'on trouve presque partout une profondeur de 12 à 14 pieds aux hautes eaux des grandes marées ordinaires. Depuis 1878, le ministère a dépensé en ce lieu plusieurs petites sommes pour les réparations, le renouvellement et le prolongement des deux brise-lames, dont on trouvra les détails dans le rapport annuel de 1908-09.

En 1912-13, le ministère a dépensé la somme de $1,700, pour approfondir le mouillage le long des deux brise-lames, au moyen de dragages à bras; les matières constituées de sable, de gravier et de vase ont été transportées en tombereau.

BIG-LORRAINE.

Big-Lorraine, comté de Cap-Breton, est un havre important qui se trouve sur la rive sud de l'île du Cap-Breton, à 3 milles à l'est du havre de Louisbourg.

Le 20 juillet 1910, on a passé un marché avec W. P. Cann et L. McLean, les chargeant du dragage d'un chenal de 820 pieds de longueur, de 40 pieds de largeur au plafond et de 8½ pieds de profondeur d'eau au-dessous du niveau des basses eaux sur la barre à l'entrée du havre, mais ces travaux n'ont pas été achevés pendant l'exercice 1910-11.

Pendant l'exercice 1911, le contrat a été transféré à la *Atlantic Dredging Company* de Louisbourg, et la drague *Quincy* de cette compagnie a été mise à l'œuvre dans le chenal le 9 octobre 1912, et elle a continué ses opérations jusqu'à l'achèvement des travaux le 22 novembre suivant. Pendant l'exercice 1912-13, on a enlevé 608 verges cubes de roches, cubées à chaland, et de 3,358 verges cubes de sable et de gravier cubées à chaland, sur le prix de $5 la verge cube pour l'extraction des roches et de 75 cents la verge cube pour sable et gravier, et dont le prix de revient total s'est élevé à $5,558.50.

BLACK-POINT.

Black-Point, comté de Richmond, est situé sur la côte sud de l'Atlantique de l'île du Cap-Breton, à environ 15 milles à l'est du canal de Saint-Pierre.

Le 26e jour de novembre 1910, on passa un contrat avec A. W. Gerroir et K. Sweet, d'Antigonish, N.-E., au montant de $7,166, pour la construction d'un brise-lames sur le côté sud de la pointe, afin de protéger le mouillage des bateaux de pêche en cet endroit.

L'ouvrage a été commencé le 20 juillet 1911, et parachevé d'une manière satisfaisante le 11 novembre.

L'ouvrage par adjudication à 378 pieds de longueur et atteint 6 pieds de profondeur aux basses eaux. Sa largeur est de 16 pieds sur une longueur de 150 pieds, à son extrémité du rivage, et de 24 pieds sur le reste de la longueur vers le large, et il comprend un encaissement continu de bois rond à substructure créosotée, à ballastage plein et à revêtement jointif sur le parement regardant la mer et sur celui de l'extrémité du large.

Les grandes mers montent de 4½ pieds, les mortes-mers de 3½ pieds.

Durant l'année 1912-13, un montant de $500 a été dépensé pour replacer dans le bout extérieur du brise-lames le lest qui avait été emporté pendant une bourrasque.

BLANCHE.

Ce nom désigne un lieu de pêche d'environ 350 habitants, qui se trouve à la pointe Verte, sur la rive ouest du havre du Nègre. Pendant l'exercice dernier, le ministère commença la construction d'un brise-lames à Blanche pour protéger le débarquement sur la grève, qui est le seul endroit où les pêcheurs peuvent atterrir. Quand le temps le permettait, les pêcheurs pouvaient utiliser ce point de débarquement; mais quand le vent soufflait tempête, ou par les grosses mers, l'embarquement et le débarquement les exposaient à tous les risques et périls. C'est pourquoi, on se décida à construire un brise-lames et un ouvrage de protection de la grève à Blanche.

Pendant l'exercice dernier, on dépensa la somme de $1,998.90 pour ces travaux, lesquels ont été commencés le 16 septembre et interrompus le 11 octobre 1912.

Les travaux entrepris devaient consister en un ouvrage en encaissement de 300 pieds de longueur, de 12 pieds de hauteur et de 8 pieds de largeur au couronnement. On avait acheté les matériaux nécessaires pour toute la construction, mais on n'a pu achever la construction que de 160 pieds de l'ouvrage, qu'on a chargé de pierres et renforcé de défenses doublées solidement assujetties de chaque côté. Il reste donc à construire une longueur de 140 pieds, pour laquelle on a en main les matériaux nécessaires. La main-d'œuvre a donné un résultat satisfaisant et l'ouvrage est solide à tous égards. On a demandé une somme supplémentaire de $800 pour achever ces travaux. Les grandes marées sont à 8 pieds, et les petites marées à 5½ pieds.

BOISDALE.

Boisdale, comté de Cap-Breton, est une station du chemin de fer Intercolonial, sur la côte est du chenal Saint-André, qui est un des bras du lac Petit-Bras-d'Or, à environ 15 milles au nord-est de Grand-Narrows.

Le 15 mars 1906, un contrat fut accordé pour la construction d'un quai s'étendant jusqu'à 11 pieds de fonds à mer basse. Ce quai a 187 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, avec une "L" au bout extérieur de 20 pieds par 20 pieds; il est construit en bois rond posé à parements ouverts, avec substructure en bois créosoté. L'ouvrage fut terminé d'une manière satisfaisante au cours de 1906-07.

Pendant une violente tempête au cours du printemps de 1911, le quai fut emporté par la glace et un montant de $5,000 fut voté dans le but de reconstruire.

Des plans et un devis pour la construction d'un nouveau quai furent préparés et soumis à l'approbation du ministère. Des soumissions publiques furent demandées, mais le contrat ne fut pas accordé et aucune partie de ce montant ne fut dépensé.

BREEN'S-POND.

Breen's-Pond, comté d'Antigonish, est situé sur la rive sud de la baie Saint-George, près de la tête d'un promontoire, à l'ouest du havre Au Bouche, désigné dans la localité par le nom de Cap-Jack.

Un contrat a été passé le 8 août 1911, pour la continuation de l'exécution d'un brise-lames à substruction créosotée, de 435 pieds de longueur et de 20 pieds de lar-

geur, s'étendant jusqu'à une profondeur de 9½ pieds aux basses eaux des grandes marées, au prix de $13,190. La mer marne de 5 pieds à l'époque des vives eaux.

Les travaux de construction ont été commencés le 23 août et ont été interrompus le 30 septembre 1911, date à laquelle la somme de $598.48 avait été dépensée en acompte du contrat et pour l'inspection.

Ces travaux à forfait ont été repris le 3 juin et ont été achevés le 22 novembre 1912.

BROOKLYN.

Brooklyn ou Herring-Cove, comme on désignait ce lieu autrefois, est situé sur la rive est de la baie de Liverpool. Cette baie resserrée et où existe une barre de sable à l'entrée, offre dans l'anse de Brooklyn le seul mouillage sûr. Le village en ce lieu compte environ 400 habitants qui s'occupent à la pêche et à l'agriculture, et quelque peu, à l'exploitation du bois de commerce.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $698.57 pour le dragage à bras d'un chenal au fond du havre où se jette une petite rivière. Le quai construit le long de cette rivière, sur une longueur de 400 pieds, atteint la baisse des basses mers. Afin de pouvoir offrir plus de facilités au transport, on a approfondi de 2 pieds sur une largeur de 25 pieds et une longueur d'environ 600 pieds le chenal d'accès à ce débarcadère. Mais ces travaux n'ont été entrepris qu'après avoir reçu l'assurance des propriétaires du quai, que les pêcheurs du voisinage, au nombre d'environ 25, pourraient utiliser ce quai à leur guise. Commencés le 8 juin, les travaux ont été achevés le 31 août 1912. L'ouvrage a été bien exécuté. Les grandes marées sont à 7 pieds et les petites marées à 4½ pieds.

Brise-lames.

En 1897, le ministère construisit en ce lieu un brise-lames qui coûta environ $70,000. Cet ouvrage avait été construit en encaissement; mais l'action du *teredo navalis,* détériora les pièces de l'encaissement, lequel s'écroula graduellement, en sorte que cet ouvrage offre aujourd'hui un danger pour la navigation et ne sert plus de protection. On pouvait faire de ce havre un lieu de refuge en le prolongeant suffisamment, et c'est le seul point d'escale pour la navigation, sur la côte de l'Atlantique de la Nouvelle-Ecosse, entre les ports d'Halifax et de Shelburne, et la question de son amélioration prend une importance nationale. Le 9 septembre 1911, on a passé un marché avec la *Nova Scotia Construction Company, Limited,* la chargeant de la construction d'un brise-lames en ce lieu. Cette compagnie transféra l'entreprise à la firme de Falconer et McDonald, d'Halifax. L'acte de transport a été reconnu par un arrêté du conseil du 11 novembre 1911, et mis à effet le 19 décembre 1911.

L'ouvrage en projet a été établi parallèlement au côté nord du vieux brise-lames, dans la baie Liverpool, et se trouve à environ un mille par le chemin public de la gare de Brooklyn, sur la ligne du chemin de fer *Halifax & South Western.* Le brise-lames comprendra un abord de 30 pieds de largeur s'étendant au large sur une longueur de 170 pieds, et un tronçon principal en béton de 30 pieds de largeur et de 480 pieds de longueur. L'abord consistera en deux murs à parements verticaux et chargé de galets disposés à la main à l'entre-deux. On couvrira ce remplissage d'une couche de béton de 2 pieds d'épaisseur, relié au béton des murs latéraux avant la prise de ce dernier. Le couronnement se trouvera d'un bout à l'autre, sur le côté donnant sur la mer, à une hauteur de 5 pieds au-dessus des hautes mers des vives eaux ordinaires. A partir de l'extrémité du large de l'abord, le brise-lames sera en béton au-dessous du niveau de l'eau, et remblayé solidement au moyen de pierres, sur une longueur d'environ 130 pieds. Le massif de béton sera établi sur le roc solide, qu'on aura auparavant nettoyé. Au delà, jusqu'à l'extrémité du large, l'emplacement sera entouré d'un cours de palplanches, et le massif de béton sera établi en cet enclos sur le fond naturel. Le couronnement du brise-lames sera le même que celui de l'abord,

établi d'un bout à l'autre à 5 pieds au-dessus des hautes mers des vives eaux ordinaires. On trouvera près de 30 pieds de profondeur d'eau à son extrémité du large.

Pendant l'exercice dernier, on paya aux entrepreneurs, MM. Falconer et McDonald, d'après l'état d'avancement des travaux, la somme de $43,796.21, de laquelle on avait déduit le décompte ordinaire à savoir: $4,778.04. D'après le contrat passé avec la *Canada Cement Company, Limited,* de Montréal, pour la livraison d'un volume de ciment n'excédant pas 20,000 barils, on a payé à cette compagnie durant l'exercice dernier $15,266.75, d'après l'état estimatif de la livraison, de laquelle somme on a distrait un décompte de $2,940.07.

La dépense totale pendant l'exercice s'est élevée à $59,062.96, et les décomptes ont été en tout de $7,718.11.

Commencés le 15 avril 1912, les travaux ont été poursuivis jusqu'au 26 novembre. Pendant cette période, on a achevé le brise-lames sur une longueur de 390 pieds et à sa pleine largeur de 30 pieds à partir du rivage. Le volume de l'excavation a été de 1,905 verges cubes, déblai ordinaire, et de 10 verges cubes dans le roc. Les matériaux mis en place se composent de 720 verges cubes de galets et de 796 verges cubes de béton dans les travaux de l'abord, et de 6,007.9 verges cubes de béton dans le corps de l'ouvrage. La *Canada Cement Company* a livré à pied d'œuvre 7,920 barils de ciment dont on a employé 7,855 barils et dont il reste en mains 65 barils. Le mauvais temps et les tempêtes n'ont pas retardé considérablement les travaux. Vers la fin d'août, on a perdu une semaine pour la reconstruction de l'une des formes qui avait été endommagée par l'action des grosses mers. Un outillage détérioré et défectueux a été la cause d'un retard considérable dans les travaux vers la fin de l'automne. On a averti les entrepreneurs de cet état de choses.

L'ouvrage, pour le premier tronçon de 170 pieds de longueur, est établi sur une chaîne de rochers. Pour le reste, le brise-lames est établi sur le fond naturel de la mer, et l'emplacement est entouré d'une file de pieux de 12 x 12 pouces. Jusqu'à ce jour, les travaux semblent avoir été bien exécutés, et ils seront repris de bonne heure au printemps de 1913.

BRÛLÉ.

Brûlé, comté de Colchester, est situé sur le détroit de Northumberland, à environ 20 milles à vol d'oiseau de la ville de Pictou. C'est un bras de la baie de Tatamagouche. Le havre est abrité contre le vent de nord-est par une langue de terre qui aboutit au cap John, sur le côté nord-ouest, et par la pointe Brûlé. La région qui entoure le havre est très fertile, et très peuplée. La station de chemin de fer la plus rapprochée est Denmark sur l'Intercolonial, distante de 2 milles. Brûlé compte 500 habitants. Le vieux quai, construit en 1884 et 1888, avait une longueur totale de 366 pieds, une largeur de 24 pieds et une hauteur de 14 pieds à l'extrémité du large.

Pendant l'exercice révolu le 31 mars 1911, on a dépensé la somme de $1,948.85, pour la construction d'un prolongement à ce quai. Pendant l'exercice 1911-12, on a dépensé $303.90 pour achever l'établissement d'une file de pieux jointifs dans la partie nouvelle de l'ouvrage.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $2,044, pour démolir et reconstruire un tronçon du vieux quai, d'une longueur de 160 pieds, d'une largeur de 24 pieds et d'une hauteur moyenne de 10 pieds. Commencés le 3 juin, les travaux ont été achevés le 31 août 1912.

BURKE'S-HEAD.

Burke's-Head, comté de Victoria, se trouve sur la rive nord de la baie du Nord d'Ingonish, sur la côte nord-est de l'île du Cap-Breton.

Les plans et devis pour la construction d'un brise-lames en cet endroit furent préparés et soumis au ministère, et le 9 janvier 1911, on passa un contrat avec MM. Gerroir et Sweet au montant de $35,490 pour l'entreprise.

Les travaux ont été commencés au commencement de juin 1911 et continués diligemment jusqu'au commencement d'octobre, alors que les tempêtes survinrent et causèrent des délais.

Au 1er octobre, la substructure du brise-lames était toute placée et remplie de lest, sauf le retour en " L ". La substructure du retour en " L " a été construite plus tard; elle était prête à être mise en place lorsque, par une tempête épouvantable, elle fut jetée au rivage et partiellement démolie.

L'ouvrage s'est continué jusqu'au 20 novembre, et fut suspendu pour l'hiver; à cette date, tout le brise-lames, sauf le retour en " L ", était complété.

L'ouvrage fut recommencé le 1er mai suivant et était terminé et accepté le 25 juillet 1912.

L'ouvrage comprend un encaissement de 390 pieds de longueur, avec un retour ou " L " de 120 pieds établi le long du chenal, et qui atteint 15 pieds de profondeur aux basses eaux. Sa largeur sera de 20 pieds sur une longueur de 150 pieds à partir du rivage, et de 24 pieds sur une longueur de 120 pieds, et de 30 pieds sur le reste de la longueur et l'" L " à 30 pieds de largeur au sommet. Tous les parements du brise-lames sont construits en bois carré, à claire-voie; les traversines sont en bois rond, et le tout est créosoté jusqu'au niveau de la mi-marée. On a rempli l'encaissement de lest; et le parement de l'extrémité de l'" L ", le parement latéral du côté de la mer et celui donnant sur le chenal, sont à revêtement jointif entre les défenses. Un talus de 3 dans 1 en pierre de carrière choisie a été ménagé le long de la face est de l'ouvrage, et une chaussée de 300 pieds de long et de 20 pieds de large pratiquée le long du front de la berge pour relier le sommet de la berge à l'extrémité intérieure du brise-lames.

BURLINGTON.

Burlington, comté de Hants, est situé sur la rive droite de la rivière Kennetcook, à son embouchure, à 5 milles au nord de Windsor, chef-lieu du comté. Ce village compte 350 habitants qui s'occupent aux travaux de la terre.

En 1901-02, le ministère a dépensé la somme de $3,499.99, pour la construction d'un quai public en ce lieu. En 1902-03, on a dépensé la somme de $1,590.79, pour achever la chaussée d'accès et la construction d'un petit entrepôt sur le quai.

Pendant l'exercice 1911-12, on a dépensé $330.19, pour l'achat de madriers, etc., destinés aux réparations urgentes de la plate-forme du quai.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $600, pour les réparations du quai, lesquelles ont consisté dans le renouvellement d'une partie du plancher, des longerons du plancher, du garde-corps et des défenses.

Commencés le 1er mai, les travaux ont été achevés le 11 juillet 1912.

CAP-ROUGE.

Cap-Rouge, comté d'Inverness, est un petit établissement de pêche sur le golfe Saint-Laurent, 8 milles au nord-est de l'entrée nord-est du havre de Chéticamp.

Le 30 août 1911, un contrat au montant de $15,884, fut accordé pour la construction d'un brise-lames pour servir de débarcadère et d'abri pour les bateaux de pêche. Les travaux de construction furent commencés le 13 mai 1912 et terminés le 17 janvier 1913.

L'ouvrage a une longueur de 250 pieds, par 20 pieds de largeur, au sommet, avec une tête en forme de " T ", de 20 pieds en ligne du brise-lames et de 105 pieds de longueur. Ce brise-lames comprend une structure continue en caissons à lambris jointifs, bien lestés et avec des fondations en bois créosoté. La profondeur d'eau à l'extrémité du " T " dans le chenal est de 7½ pieds à marée basse; à cet endroit la mer monte de 4 pieds.

CARIBOO-ISLAND.

L'île des Caribous, comté de Pictou, est située dans le détroit de Northumberland, à 5 milles à l'ouest de l'entrée du havre de Pictou.

Une chaussée en fascines et pierraille, de 1,300 pieds de longueur, entre l'extrémité ouest de l'île et la terre ferme, et établie sur les hauts-fonds à sec aux plus basses eaux, fut commencée en 1890-91 et achevée en 1904-05. Cette chaussée s'élevait de 1 pied au-dessus des plus grandes marées ou de 7 pieds au-dessus de la plus basse mer, et avait un talus de 1 pied dans 1, en entamures de carrière, sur son côté du large.

Cette construction fut endommagée, mais réparée de temps à autre, de 1904-05 et 1908-09. Au commencement de l'exercice 1909-10, les travaux en cours d'exécution exposaient: l'achèvement presque complet de la surélévation de la chaussée et du talus à 3 pieds au-dessus des plus grandes marées, sur une longueur de 45 pieds à partir de la terre ferme, et de ce dernier point sur une longueur de 576 pieds, à savoir: sur une longueur totale de 1,030 pieds à partir de la terre ferme, on l'avait amenée à une élévation moyenne de 1½ pied au-dessus des plus grandes marées; on avait aussi enfoncé les pilotis d'un ouvrage projeté de pilotis et de fascines, long de 555 pieds et à chevalets formés de 3 pilotis chacun enfoncés à 5 pieds de distance, d'axe en axe, pour protéger le tiers central de la chaussée.

Durant l'exercice 1909-10, l'exécution de l'ouvrage en pilotis et fascines a été achevée, y compris le renouvellement de 99 pilots qui avaient été brisés lors d'une tempête pendant le mois de janvier 1909.

Dans le cours de l'exercice 1910-11 des réparations ont été exécutées.

Durant le cours de l'exercice révolu le 31 mars 1913, la somme de $1,400 a été dépensée pour réparer et renforcer l'ouvrage de protection en pilots et fascines sur la face du large de la levée et pour exhausser la levée d'environ 15 pouces sur une longueur de 750 pieds.

Les travaux ont été exécutés durant les mois de mai, juin, juillet, août, septembre et octobre.

Dépense totale au 31 mars 1913, $17,370.24.

CENTREVILLE.

Centreville est situé sur l'île du cap des Sables, à 2 milles au sud-ouest de North-East-Point. Ce port sert non seulement aux habitants des environs, mais de plus à tout le district de Stoney-Island, de sorte que 800 habitants environ y sont intéressés. Depuis quelques années le bateau traversier s'arrêtait au débarcadère connu sous le nom de "quai McCray", lequel est actuellement dans un tel état de délabrement que sa restauration ou sa reconstruction est devenue absolument nécessaire.

Durant l'exercice 1911-12, on a dépensé la somme de $346.50, pour l'achat des matériaux nécessaires à ces travaux. Durant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $2,325.95 dans l'exécution de ces travaux. Commencés le 21 août 1912, ils ont été interrompus au commencement de l'hiver, et pendant le mois de mars 1911, on avait dépensé la somme de $125. L'ouvrage en projet comprend: un tronçon de 299 pieds, dont les premiers 118 pieds consisteront dans une levée en enrochements et dont les 121 pieds suivants, dans un encaissement et un ouvrage sur pilotis disposés en chevalets; et ce dernier, sur une largeur de 8 pieds du côté extérieur, d'un bout à l'autre, sera en encaissement et du côté intérieur sur une largeur de 12 pieds sera établi sur pilotis disposés en chevalets écartés de 10 pieds d'axe en axe au sommet de l'ouvrage.

Pendant l'exercice, on a construit la levée en enrochements, le tronçon en encaissement de 60 pieds de longueur, et achevé le tronçon de 40 pieds de longueur de l'ouvrage en encaissement et à pilotis disposés en chevalets, en adjonction. La levée en enrochements a 24 pieds de largeur et le reste de l'ouvrage, 20 pieds. Sa hauteur, à l'extrémité du large est de 22 pieds. Les grandes marées sont à 9 pieds et les petites marées à 6 pieds.

CHEGOGGIN.

Chegoggin, comté de Yarmouth, petit village de cultivateurs et de pêcheurs, qui compte 200 habitants, est situé sur la côte de la baie de Fundy, à environ 6 milles au nord de Yarmouth. La petite baie du même nom, s'étend d'environ ⅓ de mille en profondeur du nord au sud, et sa largeur est à peu près la même de l'est à l'ouest; elle est entièrement exposée au sud-ouest, mais bien abritée aux autres points. Elle est à sec à marée basse; mais à haute marée, elle atteint une profondeur d'eau de 12 à 14 pieds.

Il y a plus d'un demi-siècle, un brise-lames avait été construit en ce lieu par ses habitants; mais cet ouvrage a été entièrement détruit, il y a quelque 20 ans, et il n'en reste plus de vestiges. En 1905-06, les habitants avec le concours de la municipalité qui souscrivit à cette fin la somme de $45, ont construit un petit brise-lames de 80 pieds de longueur, de 12½ pieds de largeur et de 6 à 11 pieds de hauteur sur le côté sud de la sortie d'un petit cours d'eau au fond de la baie de Chegoggin. Depuis cette époque, le ministère y a fait plusieurs dépenses pour des réparations, des renouvellements et des prolongements dont on trouvera les détails dans les rapports annuels de 1905-06 et 1911-12.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $984.05 pour la construction d'un petit ouvrage en encaissement qui servira de brise-lames sur le côté nord du cours d'eau. Cet ouvrage a 100 pieds de longueur, 11 pieds de largeur et de 6 à 8 pieds de hauteur. En outre, on a approfondi le cours d'eau que longe le brise-lames, au moyen de dragages à bras et de ravales, sur une longueur de 300 pieds, une largeur de 15 pieds et une profondeur de 1 à 4 pieds.

CHESTER.

Chester, comté de Lunenburg, est un village d'environ 1,000 habitants, qui s'occupent à la pêche, à l'agriculture et au commerce en général. Il est situé à la tête de la baie de Mahone, à 45 milles au sud-ouest d'Halifax. En été, un bateau à vapeur tient une ligne régulière entre Halifax et Lunenburg, et fait le trajet une fois par semaine. C'est une place assez importante et chère aux touristes l'été, à cause de son site pittoresque et de ses beaux paysages.

En 1908-09, le ministère a dépensé la somme de $113.80, pour rouvrir le chenal à travers l'isthme qui réunit la terre ferme à l'extrémité de la péninsule, ce chenal s'étant rempli depuis son creusement en 1901. Pendant l'exercice de 1911-12, on a dépensé la somme de $752.86, pour élargir et approfondir ce chenal.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $2,300, pour démolir et reconstruire le mur de soutènement ouest du canal, sur une longueur de 110 pieds et une hauteur moyenne de 10 pieds; pour exhausser le chemin sur une longueur de 180 pieds du côté ouest, et sur une longueur de 110 pieds du côté est, de 3½ à 6 pieds, sur une largeur de 30 pieds. On a jeté sur le canal un pont d'acier de 35 pieds et enlevé 800 verges cubes de sable.

Commencés le 1er juillet, ces travaux ont été achevés le 23 octobre 1912.

CHÉTICAMP.

Le but des améliorations du chenal d'accès dans le havre de Chéticamp en l'approfondissant à 16 pieds de profondeur aux basses eaux sur une largeur de 100 pieds, est de permettre aux vaisseaux d'un fort tonnage et aux bateaux à vapeur d'y pénétrer à toutes les phases de la marée pour le chargement des marchandises qui consistent principalement en gypse.

Ces dragages ont été commencés en 1909-10, et pendant l'exercice, on a dragué le chenal en projet sur environ la moitié de sa largeur à la profondeur déterminée, d'un bout à l'autre, sur sa longueur de 2,400 pieds, et le reste de sa largeur à une profondeur moyenne de 10 pieds aux basses eaux.

Le 6 août 1912, on a passé un marché avec Vivian T. Bartram, de Toronto, le chargeant de l'achèvement de ces dragages, qui comportaient 22,800 verges cubes de sable, cubé à chaland sur le prix de 37½ cents par verge cube, soit pour le prix total de $8,550.

Les dragages ont été commencés par la drague *Etang,* le 7 août 1912, et ces travaux ont été poursuivis jusqu'à l'achèvement de l'extraction du cube stipulé au contrat; mais le sable a été entraîné dans une partie des tranchées pratiquées, et il faudra exécuter d'autres dragages en ce lieu.

Chéticamp, aussi appelé Havre de l'Est, comté d'Inverness, est situé sur la côte ouest du Cap-Breton, à 18 milles au nord du havre de Margaree. Ce havre est sûr, étant abrité, des côtés ouest et sud, par l'île Chéticamp et la baie adjacente. On y entre par le côté nord, où un chenal a été dragué.

Un quai a été construit, en 1890, sur le côté est du havre, consistant en une approche de 125 pieds de longueur, par 30 pieds de largeur sur une distance de 60 pieds à partir du bout extérieur, avec des murs latéraux en pierre et le centre rempli de pierre de lest; la partie extérieure du quai avait 80 pieds de longueur et était formée de deux piles, une pile centrale de 20 x 20 pieds et une pile extérieure ou tête de 25 pieds de longueur le long du chenal, avec des travées de 17 pieds 6 pouces.

De 1898 à 1900, le quai a été reconstruit et allongé par une tête de 70 pieds de longueur, par 33 et 37 pieds de largeur; cette tête de quai est en pilotis créosotés.

Durant l'exercice financier expiré le 31 mars 1912, la somme de $1,103.23 a été dépensée pour renouveler les défenses en pilotis, les moises, les liernes et les blocs dans la tête du quai; dans l'ouvrage en caissons on a mis de niveau les parties affaissées par tassement et renouveler le plancher aux endroits nécessaires.

Au cours de l'année 1912-13, un montant de $199.35 a été dépensé pour compléter le renouvellement du plancher du quai, commencé en 1911-12.

CHEZZETCOOK-EST.

Chezzetcook-Est, comté de Halifax, est une petite baie qui se trouve à environ 20 milles à l'est du port de Halifax. Environ 300 à 400 pêcheurs et agriculteurs habitent ses bords. En 1904-05, on a dépensé la somme de $3,993.26 pour la construction d'une jetée isolée devant servir à créer des contre-courants de fond pour creuser le chenal sur la barre qui existe à l'entrée du havre. Pendant l'exercice 1906-07, on a dépensé une somme supplémentaire de $4,000 pour achever l'ouvrage qui a 846 pieds de longueur, 16 pieds de largeur et de 8 à 16 pieds de hauteur. Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé la somme de $1,128.33 pour l'achat du bois destiné à la construction d'une autre jetée isolée, dont la dépense sera imputée sur le budget de 1911-12.

En 1911-12, on a dépensé la somme de $468.50 pour acheter le bois supplémentaire nécessaire à cet ouvrage; mais il a été décidé de changer l'emplacement de la jetée et de la construire à l'endroit nommé "Les Grèves".

Pendant l'exercice 1912-13, on a passé un marché avec A. W. Gerroir et Kinsmans Sweet, les chargeant de la construction d'un brise-lames, pour le prix de $7,260. Sur cette somme, le ministère a retenu $100 pour garantir la pose de 1,700 pieds m.p. de bois du planchéiage, qui n'avait pas été mis en œuvre à la clôture de l'exercice. Le brise-lames a 300 pieds de longueur d'un extrémité à l'autre, 20 pieds de largeur, et 4 pieds de hauteur au-dessus du niveau des hautes eaux des grandes marées ordinaires. On a pourvu l'ouvrage d'un parapet de 3 à 6 pouces de hauteur sur toute sa longueur du côté est.

Les travaux ont été achevés en décembre 1912.

CHEZZETCOOK-OUEST.

Chezzetcook-Ouest, comté de Halifax, se trouve sur la rive ouest de l'anse de Chezzetcook situé à environ 16 milles de Halifax. Ce havre a de ½ à ¾ de mille de

largeur à son entrée; il s'avance dans les terres sur une longueur de 5 milles, et il reçoit au fond le tribut de plusieurs petits lacs. Le village de Chezzetcook compte de 700 à 1,000 habitants, disséminés le long de la rive ouest du havre. Le havre proprement dit, qui a une largeur moyenne d'un mille, est peu profond, et à basse marée la grève, composée de sable et de vase reste à sec sur une grande étendue. Dans cette grève, il y a, cependant, un petit chenal étroit et tortueux qui se rend jusqu'au fond de l'anse, avec une profondeur d'eau de 6 à 8 pieds aux basses eaux des grandes marées ordinaires. Les bateaux de pêche, goélettes et autres petites embarcations, entrent en grand nombre dans l'anse. Pour empêcher l'engorgement graduel de l'entrée du chenal par l'accumulation du sable, le ministère, en 1892, y construisit à forfait, pour le prix de $11,160.97 un brise-lames ou môle. Le but de cet ouvrage était de créer des contre-courants de fond pour creuser l'entrée du chenal; il a été construit dans la direction de l'ouest à partir de l'extrémité sud des îles Conrods, qui constituent le côté ouest du chenal d'accès ouest au havre. La largeur du chenal en ce lieu, entre deux pleines mers, est de 1,500 pieds; par conséquent sa largeur n'est maintenant que de 600 pieds entre l'extrémité du brise-lames et la laisse de la haute mer. Ce retrécissement du chenal a eu pour effet de créer un fort courant à l'heure du jusant et du flot, courant qui affouilla le long de la façade de l'ouvrage, à tel point que l' "L" sur toute la longueur s'affaissa de 4 à 6 pieds, et le corps de l'ouvrage, sur une longueur de 900 pieds vers le large, s'affaissa de 2 à 4 pieds. Cet affouillement nécessita la pose d'un épaulement en fascines et en pierres contre les deux côtés de l'ouvrage. Ce brise-lames a une longueur de 1,100 pieds, dont un tronçon de 900 pieds est à angle droit du chenal et dont le reste de l'ouvrage en forme d' "L" se trouve parallèlement au chenal. A l'extrémité sud de l' "L", on a établi un bloc carré de 30 x 30 pieds qu'on a revêtu jointivement au moyen de pièces de bois de 5 pouces d'épaisseur disposées verticalement. Le reste de l'ouvrage est en encaissement ordinaire à claire-voie, à talus de 1 dans 5, et chargé de pierres et dont la largeur au couronnement est de 15 pieds. Entre 1895 et 1910, on a dépensé plusieurs petites sommes pour réparations. En 1911, le ministère a dépensé la somme de $836.15 pour réparer la partie extérieure du brise-lames. On a de plus dépensé la somme de $980.75, pour la construction en enrochements et en terres d'une chaussée d'accès au quai public établi sur la terre ferme du côté ouest du havre et pour l'achat du bois destiné à l'achèvement de l'ouvrage pendant l'exercice 1912-13.

Pendant l'exercice 1912-13, le ministère a dépensé la somme de $600.51 pour achever les réparations du brise-lames, et la somme de $1,119 pour achever la construction du quai commencé pendant le dernier exercice.

Les réparations du brise-lames ont consisté dans l'exhausssement de 2 pieds de la partie d'un tronçon de l'extrémité extérieure de l'ouvrage, dans le renouvellement des défenses, des longerons et du plancher, et dans les réparations en général.

Commencés le 21 mai, les travaux ont été achevés le 25 novembre 1913.

Le quai a une longueur de 110 pieds, une largeur de 25 pieds et une hauteur de 8 à 20 pieds. Les dimensions de l' "L" sont de 25 à 30 pieds, sur une hauteur de 20 pieds, la chaussée d'accès au quai a 100 pieds de longueur, et 25 pieds de largeur.

Commencés le 1er mai, ces travaux ont été achevés le 30 novembre.

CHURCH-POINT.

Church-Point, comté de Digby, est situé sur le côté sud-est de la baie Sainte-Marie, à 9 milles au sud-ouest de Weymouth. Ce village compte de 200 à 300 habitants, qui s'occupent à la pêche et à l'agriculture. Les ouvrages ici qui consistent en un revêtement, un quai et un brise-lames, ont été construits en encaissement de bois indigène, entre les années 1855 et 1865 aux frais communs du gouvernement provincial et des habitants. Depuis 1875, le ministère a dépensé plusieurs sommes pour les réparations et les améliorations de ces ouvrages, dont on trouvera les détails dans les rapports annuels de 1910-11 et 1911-12.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $369.34, pour renouveler les vannes de l'écluse établie à l'entrée de l'étang de marée, et qui servent à chasser le gravier du mouillage des vaisseaux à quai, et pour renouveler 7 bornes d'amarrage sur le quai.

COTTAGE-COVE.

Cottage-Cove, comté d'Annapolis, est le nom d'une petite anse et d'un village sur la rive sud de la baie de Fundy, à 2 milles environ à l'ouest de Port-George. Le village compte environ 100 habitants, qui s'occupent à la pêche et à l'agriculture.

Pour accommoder les pêcheurs de l'endroit, le ministère a dépensé en 1911-12, la somme de $959.33, pour y construire un petit brise-lames de 70 pieds de longueur, de 20 pieds de largeur et de 5 à 11 pieds de hauteur.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $1,200.07, pour achever le brise-lames de 70 pieds de longueur, commencé l'année précédente et pour l'exécution d'un prolongement de 60 pieds de longueur, de 25 pieds de largeur et de 14 à 18 pieds de hauteur. Ces travaux ont été commencés tard dans la saison, et ce retard et des tempêtes fréquentes en ont empêché l'achèvement, lequel exigera un crédit supplémentaire l'an prochain.

COW-BAY (PORT-MORIEN).

Cow-Bay (Port-Morien), comté du Cap-Breton (sud), se trouve sur le côté est de l'île du Cap-Breton, à environ 18 milles à l'est de l'entrée du port de Sydney.

En 1873, le ministère prit sous son contrôle un môle, que les propriétaires de la mine de charbon Gowrie avaient construit sur le côté nord de la baie. Au début, cette construction étant longue de 1,374 pieds, atteignant une profondeur de 17 pieds aux basses eaux. Sa largeur était de 44 pieds. La superficie du bassin compris entre cette construction et l'appontement des mines Gowrie établi pour des fins de l'expédition, et qui maintenant, appartient à la *Dominion Coal Company,* était de 17 acres, dont 10 acres offraient une profondeur de 9 à 17 pieds à basse mer.

Ce môle fut considérablement endommagé lors de la grande bourrasque du 24 août 1873. Chaque année, jusqu'en 1895, on y fit des réparations considérables, y apportant aussi des améliorations. Le môle consistait à cette époque en une ancienne construction de 220 pieds, protégée du côté de la haute mer par une grève de galets et de roches erratiques, et à laquelle s'ajoutait une autre ancienne construction de 361 pieds de longueur et de 44 pieds de largeur munie d'un revêtement neuf du côté de l'intérieur et d'un parapet ou brise-lames, du côté du large, et bâti sur les restes de l'ancienne construction; et, en un ouvrage à contreforts, long de 793 pieds vers la terre, et rattaché aux parties du large de l'ensemble. Les parements de l'ouvrage intérieur et de l'ouvrage extérieur s'écartaient de 20 à 30 pieds; on les relia par les murs d'attache, et on remplit le vide de terre et de pierraille.

En 1895-96, 260 pieds du môle à partir de 1,121 pieds de l'extrémité du rivage, allant vers le large, et jusqu'à de 2 à 6 pieds ½ au-dessous des basses eaux, furent emportés. Les parements de l'ouvrage extérieur, à partir de 1,121 pieds de l'extrémité de terre et allant vers le rivage, furent sérieusement endommagés, et une partie du ballast fut emportée par-dessus l'ouvrage et jetée dans le bassin le long du parement de l'ouvrage intérieur, de 581 à 1,121 pieds de l'extrémité de terre.

De 1896-97 à 1906-7, on fit de grandes dépenses, chaque année, pour réparer et consolider le môle à partir de 1,121 pieds de l'extrémité du rivage, vers celui-ci. L'ouvrage extérieur fut reconstruit et consolidé au moyen d'un remplissage en béton dans les chambres extérieures, et par une palée jointive. On renouvela les longerons et le couronnement de l'ouvrage extérieur, du 581e au 1,114e pied de l'extrémité de terre. On élargit et on reconstruit une partie des parements de l'ouvrage intérieur, sur une longueur de 359 pieds (du 187e au 537e pied de l'extrémité de terre). En 1906-7, on

commença à placer de grands blocs de béton contre le parement extérieur du môle, travaux qui furent continués en 1907-8, 1908-9 et 1909-10.

Durant l'année 1910-11, un montant de $12,748.50 fut dépensé pour l'exécution de réparations considérables.

En 1911-12, une somme de $1,977.84 fut dépensée pour l'achat de 500 barils de ciment. Le reste du montant voté fut employé pour compléter les réparations et pour placer de gros blocs de béton sur la face extérieure du brise-lames.

En 1912-13, le montant voté, $3,000, fut employé à mettre en place le reste des blocs de béton requis pour la protection de la face extérieure du brise-lames.

CREIGNISH.

Creignish, comté d'Inverness, est un district habité par des cultivateurs et des pêcheurs; il est situé dans la baie Saint-Georges, à trois milles du Détroit de Canso. Le chemin de fer *Inverness Railway & Coal Company* relie Creignish au nord avec Port-Hood, chef-lieu du comté, et au sud avec Port-Hawkesbury et le chemin de fer Intercolonial.

En 1910-11, une somme de $1,135.62 a été dépensée pour acheter tous les matériaux, sauf les madriers, pour la construction d'un quai, de 220 pieds de longueur, par 20 pieds de largeur, lambrissé à joints clos sur la façade du large et à l'extrémité extérieure. La profondeur de l'eau, à marée basse, est de 6 pieds au bout du quai. Les grandes mers montent de 4 pieds.

En 1912-13, la somme de $2,499.67 fut dépensée pour l'achat du reste des matériaux requis pour l'achèvement de la construction du quai, à la journée. La plus grande partie des matériaux avait été achetée en 1910-11.

On termina aussi la chaussée conduisant du chemin public au quai.

CRIBBIN'S-POINT.

Cribbin's-Point, comté d'Antigonish, se trouve sur le côté ouest de la baie Saint-George, à 8 milles au sud du cap George, et à 5 milles au nord de l'entrée du port d'Antigonish.

Le quai, y compris le massif de 48 pieds par 20 pieds construit en 1901-02, à l'extrémité du large, en alignement avec le reste de l'ouvrage, a 320 pieds de longueur. et est relié à la côte par un abord de 195 pieds, constitué en partie d'une digue en terre flanquée d'un mur de soutènement en pierres, et en partie d'une tranchée dans la glaise.

Cet appontement a 20 pieds de largeur sur une longueur de 120 pieds, à partir de son couronnement; 30 pieds de largeur sur une autre longueur de 180 pieds ou jusqu'au bout de sa longueur primitive, et 48 pieds de largeur au musoir. Le long du musoir, la profondeur est de 11 pieds au niveau des basses eaux des grandes marées.

Les grandes marées marnent de 4 pieds.

Des réparations ont été exécutées durant le cours des exercices 1910-11 et 1911-12.

Durant le cours de l'exercice 1912-13, la somme de $999.45 a été dépensée en réparations au quai et à l'abord, y compris le renouvellement du plancher sur une longueur de 70 pieds, à l'extrémité de terre; le renouvellement du revêtement de la face du large près de l'extrémité extérieure sur une longueur de 70 pieds; la pose de 25 verges cubes de lest, dans le massif de tête; de petites réparations de l'abord et l'acquisition du lest pour les réparations qu'il faudra exécuter durant l'exercice 1913-14.

Les travaux ont été exécutés du 15 au 26 juillet, du 5 au 31 octobre, du 10 au 23 novembre et du 8 au 31 mars.

Dépense totale au 31 mars 1913, $32,725.07.

CROFTS-COVE.

Pendant l'exercice de 1911-12, on a dépensé la somme de $891.53 pour la construction d'un débarcadère à l'endroit connu sous le nom de Crofts-Cove, près de Crescent-Beach, Petite-Rivière, dans le but de permettre le débarquement aux gens qui habitent les îles de La-Have et ceux qui sont en villégiature à Crescent-Beach, lieu de plaisance très fréquenté.

En 1911-12, on a dépensé la somme de $206.73 pour acheter le bois destiné aux réparations des dommages causés par les glaces pendant l'hiver.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $1,001.50, pour la construction d'un bloc en encaissement à l'extrémité extérieure du quai, de 31 pieds de longueur, de 17 pieds de largeur et de 12 pieds de hauteur; en outre, on construit un autre ouvrage en encaissement de 11 pieds de longueur, de 5 pieds de largeur et de 12 pieds de hauteur, pour renforcer le quai près de son extrémité du rivage, et on a enfoncé 24 pilots de fondement et 18 pilots-défense et réparé la chaussée en enrochements.

Commencés le 8 août, les travaux ont été achevés le 27 septembre 1912.

DELAPS-COVE.

Delaps-Cove, comté d'Annapolis, est situé sur la rive sud de la baie de Fundy, à 12 milles à l'ouest de Digby-Gut. Le brise-lames en ce lieu se trouve sur le côté est de l'entrée d'un petit étang de marée, qui sert d'abri aux bateaux de pêche; c'est aussi un endroit très utile pour mettre en hivernage les goélettes et autres vaisseaux d'un petit tonnage. Le brise-lames offre en outre un débarcadère très commode où peuvent accoster les vaisseaux côtiers, et il a créé un abri très sûr durant les tempêtes qu'amène le vent de l'est. La berge sur le côté opposé du cours d'eau à Delaps-Cove, sert de protection au brise-lames et à l'étang de marée contre les tempêtes venant de l'ouest.

La mer marne ici de 28 pieds.

Le brise-lames, qui a actuellement 185 pieds de longueur, 28 pieds de largeur et de 12 à 21 pieds de hauteur a été construit par le ministère en 1878-79. Depuis sa construction, on a dépensé plusieurs sommes, par intervalles, pour des réparations et des renouvellements; on trouvera dans les rapports annuels de 1909-10 et 1911-12, les détails de ces dépenses.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $1,299.67, pour achever l'exécution d'un tronçon en encaissement du brise-lames, sur le côté nord de l'étang de marée, et sur le côté sud du corps du brise-lames; ce prolongement a 66 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et 9 pieds de hauteur. L'allocation a aussi servi à la dépense de l'achèvement d'un petit débarcadère sur le côté ouest du cours d'eau, de 42 pieds de longueur, de 30 pieds de largeur et de 14 pieds de hauteur. Ces deux ouvrages avaient été commencés l'année précédente.

DILIGENT-RIVER.

Diligent-River est une petite colonie qui compte environ 300 habitants disséminés sur la côte, à environ 7 milles à l'ouest-sud-ouest de la ville de Passsboro. On a construit un quai en ce lieu pendant l'exercice. Commencés le 26 juin, ces travaux, lesquels ont entraîné une dépense de $2,491.71, ont été achevés le 31 octobre 1912.

La longueur du quai est de 50 pieds et sa largeur de 70 pieds. Le premier tronçon de l'ouvrage long de 30 pieds a été établi sur pilotis disposés en chevalets et le tronçon extérieur long de 20 pieds en encaissement de bois rond, solidement assujetti et chargé de pierres. La hauteur de l'ouvrage à l'extrémité extérieure est de 22 pieds. Les matériaux employés sont de la meilleure qualité, et la main-d'œuvre ne laisse rien à désirer.

Les grandes marées parviennent ici à 39 pieds, et les petites marées sont à 33 pieds.

D'ESCOUSSE.

D'Escousse, comté de Richmond, district très peuplé, se trouve sur la côte nord-est de l'île Madame, et sur la rive sud de l'entrée est de la passe Lennox, détroit qui sépare l'île Madame de l'île du Cap-Breton et qui relie la baie de Saint-Pierre au détroit de Canso.

Le havre est formé par les îlots et des bancs qui existent à son entrée. Sa profondeur est de ⅓ de mille et sa largeur de ⅕ de mille, avec un tirant d'eau de 18 à 21 pieds aux basses eaux des grandes marées qui atteignent ici 6 pieds; mais le chenal qui y mène, du côté de l'est, est étroit, tortueux et obstrué par une barre de sable et d'argile, et où l'on ne trouve que 10 pieds d'eau aux basses eaux.

Le 17 juillet 1912, on a passé un marché avec M. Vivian T. Bartram, de Toronto, le chargeant de rectifier le chenal d'accès à travers la barre à l'entrée, et de l'approfondir à 14 pieds aux basses eaux, travaux qui nécessitaient l'enlèvement de 27,000 verges cubes de vase, d'argile et de gravier, cubés au chaland, sur le prix de 26½ cents par verge cube.

La drague *Etang* a commencé les dragages en ce lieu le 24 octobre 1912, pour les poursuivre jusqu'à leur suspension le 23 novembre suivant. A cette date, on avait pratiqué deux tranchées de 25 pieds de largeur et d'environ 600 pieds de longueur à la profondeur déterminée, et extrait 8,925½ verges cubes de matières, sur le prix de 26½ cents par verge cube, donnant la somme de $2,365.26.

DEVIL-ISLAND.

Devil-Island (Ile du Diable), comté d'Halifax, est une petite île basse d'environ 2,000 pieds de longueur et de 1,000 pieds de largeur, dont la partie la plus élevée se trouve à près de 15 pieds au-dessus des hautes eaux des grandes marées ordinaires. Elle est située à 8 milles au sud-ouest de la ville d'Halifax, et à un tiers de mille de la terre ferme par le travers de Hartland-Point, à laquelle elle est unie par un récif couvert de 3 pieds de sable, et sur lequel il y a trois pieds d'eau à basse mer.

Une centaine de personnes, dont la pêche est le seul moyen de subsistance, demeurent sur cette île.

En 1892, on a dépensé $1,941.18 pour la construction d'un brise-lames de 300 pieds de long et 15 pieds de large, avec un "L" à l'extrémité extérieure, de 30 pieds de longueur, et où l'on trouve une profondeur de 5 pieds aux basses eaux des grandes marées ordinaires. Pendant les onze années qui suivirent on a dépensé plusieurs petites sommes pour les réparations de l'ouvrage. En 1904-05, on a dépensé $499.48, pour la construction d'un petit brise-lames à l'extrémité nord de l'île pour empêcher les dégradations de la mer et protéger les bateaux qui mouillent près du vieux brise-lames, sur le côté ouest. Cet ouvrage qui a 150 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et de 4 à 8 pieds de hauteur, a été construit solidement en encaissement de bois rond et chargé de pierres.

Le 19 juin 1905, on a passé un marché avec MM. Reid et Archibald, les chargeant de la construction d'un nouveau brise-lames, directement à l'ouest du vieil ouvrage, lequel avait été mis hors de service par l'action des tarets et limnoria lignorum. Le prix au contrat était de $5,980. L'ouvrage a été construit en bois créosoté jusqu'au niveau des hautes mers.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $13,270.50, pour commencer la construction d'un brise-lames en béton et en pierres, travaux qui ont été adjugés à Obed A. Ham, pour le prix de $26,984. Une fois achevé, l'ouvrage aura 90 pieds de longueur, et 16 pieds de largeur, avec un "L" de 150 pieds de longueur, de 16 pieds de largeur au couronnement et à la base, et de 17 à 22 pieds de hauteur.

Commencés en mai, les travaux ont été suspendus le 31 octobre 1912.

DIGBY.

Digby, chef-lieu du comté de Digby, qui compte environ 1,600 habitants, est situé à l'extrémité sud-ouest du bassin d'Annapolis. C'est une station importante du chemin de fer du *Dominion Atlantic,* à 67 milles au nord de Yarmouth, à 150 milles d'Halifax et à 20 milles d'Annapolis. Le vapeur appartenant à la compagnie du chemin de fer *Dominion Atlantic* et qui fait le service entre Digby et Saint-Jean, s'y arrête journellement.

Le quai en ce lieu, dont la longueur est de 900 pieds environ a été construit à l'origine par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, quelques années avant la Confédération. On trouvera tous les détails relatifs à cet ouvrage dans les rapports annuels de 1906-07, 1909-10 et 1911-12.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $5,641.03, pour les réparations en général du quai de Digby, son amélioration et les réfections nécessaires, y compris le renouvellement d'une large section de la plate-forme, usée par le trafic, et le renouvellement d'un certain nombre de pilots-défenses, de lisses, etc.

Le recouvrement des impositions du droit de quai en ce lieu, rapporte aujourd'hui plus de $4,000.

L'usure par le trafic occasionne des réparations et des réfections fréquentes.

DIGBY.

(Dragage.)

Digby, chef-lieu du comté du même nom, dont la population compte 1,500 âmes, est situé à l'extrémité sud-ouest du bassin d'Annapolis. C'est une station estivale très recherchée et un point important sur le chemin de fer *Dominion Atlantic,* à 67 milles de distance au nord de Yarmouth et à 150 milles d'Halifax où font escale les bateaux du *Dominion Atlantic Ry.,* qui donnent un service journalier entre Digby et Saint-Jean.

Le 18 septembre 1912, un contrat a été passé avec la *Dominion Dredging Company,* pour le dragage de 60,000 verges cubes de matières, classe "B" à 27½ cents la verge, dans le chenal conduisant au quai, et 34,000 verges, classe "B", au même prix, à partir de la petite anse ou baie désignée sous le nom de Racquet, directement au nord de la ville. Les travaux ont été commencés le 15 juin et ont été interrompus pour la saison, le 12 juillet 1912. 60,350 verges cubes de sable, gravier et vase ont été enlevés du chenal conduisant au quai, et 1,260 verges cubes ont été enlevés de la baie Racquet, le tout cubé au chaland.

La *Dominion Dredging Company* n'a apparemment fait aucun effort depuis le 12 juillet 1912, pour achever son contrat dans la baie Racquet. Vu que l'exécution en entier du contrat avait été fixée pour le 15 décembre 1912, la compagnie a manqué à ses engagements.

Le but du dragage dans le chenal d'accès au quai était d'approfondir et d'élargir le chenal, de manière à permettre au bateau y faisant escale chaque jour, d'y approcher plus facilement. Le dragage a été exécuté sur une distance de 2,000 pieds et une largeur de 400 pieds. La profondeur maximum de la tranchée était de 9 pieds et la moyenne entre 2 et 3 pieds. Le chenal a été dragué à une profondeur de 18 pieds au-dessous du niveau des basses eaux des grandes marées ordinaires.

Le but du dragage dans la baie Racquet était d'approfondir et d'élargir le chenal d'accès à plusieurs quais qui servent à une flottille considérable de bateaux pêcheurs.

Les grandes marées atteignent une hauteur de 27 pieds, et les petites marées 22 pieds.

DRUM-HEAD.

Drum-Head, comté de Guysboro, se trouve sur la côte sud ou côte de l'Atlantique de la Nouvelle-Ecosse, à environ deux milles à l'est de l'entrée du havre Isaac.

La construction d'un brise-lames a été commencée durant le cours de l'exercice 1902-03, et a été achevée durant le cours de l'exercice 1903-1904, comprenant une longueur de 330 pieds s'étendant à une profondeur de 1½ à 2 pieds aux basses eaux maximum. Il consiste en un encaissement rempli de lest et protégé le long de la face du large par des défenses jointives et par un talus empierré à pente de 3 dans 1, à partir du niveau des hautes eaux. Un contrat a été passé dans le mois d'avril 1906, pour la construction d'un prolongement de 149 pieds de longueur et d'une largeur variant de 16 pieds à l'extrémité intérieure, à 20 pieds à l'extrémité du large, avec un " L " de 30 pieds par 20 pieds à l'extrémité du large constituant un musoir de 50 pieds de longueur en encaissement rempli de lest, avec des défenses jointives le long de la face du large et à l'extrémité extérieure, et projeté le long de la face du large jusqu'à une distance de 60 pieds à l'extrémité extérieure.

Durant le cours de l'exercice 1906-07, l'exécution du contrat a été achevée, et un petit entrepôt a été construit à l'extrémité de terre du brise-lames, au coût de $316.60.

Durant le cours de l'exercice révolu le 31 mars 1913, on a enlevé l'entrepôt de l'extrémité de terre du brise-lames et on l'a établi sur un massif en encaissement de 30 pieds de longueur et de 12 pieds de largeur construit à l'intérieur de l' " L ", à l'extrémité extérieure du brise-lames.

Les travaux se sont poursuivis du 1er au 29 novembre et du 2 au 19 décembre 1912.

Dépense totale au 31 mars 1913, $6,389.54.

DUNCANS-COVE.

Duncans-Cove, comté de Halifax, est une petite colonie de pêcheurs sur la côte de l'Atlantique, à environ un mille à l'ouest du havre de Halifax. On compte en ce lieu environ 50 habitants, qui s'occupent exclusivement à la pêche.

Pendant l'exercice 1912-13, on a passé un marché avec A. W. Gerroir et Kinsmans Sweet les chargeant de la construction d'un brise-lames en ce lieu, pour le prix de $6,960.

L'ouvrage a 110 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et 25 pieds de hauteur à l'extrémité du large, et il est pourvu d'un parapet de 4 pieds de hauteur sur son côté donnant sur la mer.

Commencés en août, les travaux ont été achevés en octobre.

EASTERN-POINTS.

Eastern-Points est un établissement de pêche situé 2 milles à l'est de Blue-Rocks et environ 6 milles à l'est de Lunenburg. Sa population est d'environ 100 personnes; et un établissement pour la préparation du poisson sans arêtes fait environ pour $4,000 d'affaires par année.

On y a dragué, cette année, un chenal, à partir du chenal principal jusqu'aux quais, une superficie de 150 par 30 pieds, avec une profondeur de 4 pieds. On a aussi dragué le long des quais, une superficie de 178 par 30 pieds, à une profondeur de 5 pieds. Ces travaux avaient pour but de fournir un accès et un mouillage sûrs aux vaisseaux.

Au cours du mois de novembre, 1,500 verges cubes de vase furent enlevées à la main.

EAST-RIVER.

East-River, comté de Pictou. désigne la baie la plus à l'est des trois baies du havre de Pictou. Elle est navigable sur un parcours de 7 milles dans l'intérieur, pour les petits bâtiments qui naviguent entre New-Glasgow et un point vis-à-vis Pictou.

En 1909-10, 1910-11, 1911-12 et 1912-13, la drague à aspiration *Northumberland* a poursuivi les travaux commencés tard en 1908 du creusement à 21 pieds de profondeur à basse mer d'un chenal de 150 pieds de largeur au fond.

Pendant la saison 1912-13, la drague *Northumberland* a fait le travail suivant: le nettoyage de l'ouvrage fait l'année précédente à partir du point 19,600 jusqu'au point 24,000; le dragage d'un chenal de 150 pieds de largeur et de 12 pieds de profondeur, à l'eau basse des grandes marées, à partir du point 26,500 jusqu'au point 27,900 + 25; le dragage d'une tranchée d'environ 100 pieds de largeur et de 11 à 12 pieds de profondeur.

Ce travail fut commencé le 1er juin et terminé le 18 novembre; 393,755 verges cubes de déblais ont été extraites.

ECUM-SECUM.

L'anse d'Ecum-Secum, dans le comté de Guysboro, se trouve sur la côte sud de la Nouvelle-Ecosse, littoral Atlantique, à 9 milles à l'ouest de Liscomb et près de la ligne de démarcation entre les comtés de Guysboro et de Halifax.

La longueur de l'appontement construit en 1901-02, est de 160 pieds, et sa largeur de 22 pieds au sommet. L'ouvrage est muni d'un "L" sur le côté est de l'extrémité du large, dont les dimensions sont de 22 x 22 pieds. L'ouvrage est en encaissement continu de bois rond, à claire-voie, à charge complète, et à revêtement jointif sur le parement de l'extrémité du large, aussi sur la face exposée à la mer, sur une longueur de 60 pieds à partir de l'extrémité du large, et sur le parement est de l'"L".

L'appontement atteint 10½ pieds de profondeur aux basses eaux des grandes marées qui en ce lieu parviennent à une hauteur de 6 pieds.

Pendant l'exercice 1911-12, on a fait les réparations de l'ouvrage.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $599.89, pour réparer et renforcer l'appontement, y compris l'achat et la pose de 6,500 pieds m.p. dans le plancher, et le revêtement de l'ouvrage. En outre, on a recueilli et remis en place le bois du revêtement, qui avait été emporté par les grosses mers dans le mois de février.

Les travaux ont été poursuivis du 5 au 28 septembre, du 1er au 14 octobre et du 1er au 8 mars.

Dépense totale au 31 mars 1913, $6,182.36.

EEL-BROOK.

Eel-Brook, comté de Yarmouth, village florissant, d'environ 600 habitants qui s'occupent à la pêche et à l'agriculture, est situé sur la rive est de la baie couverte d'îlots qui forme l'entrée de l'estuaire de la rivière Tusket, à 12 milles à l'est de Yarmouth. En 1910-11, on a approfondi le chenal de l'affluent du lac des Anguilles, et protégé les côtés de ce chenal par un ouvrage en encaissement de 54 pieds de longueur, de 7 pieds de largeur et de 3 à 5 pieds de hauteur.

En 1911-12 on a dépensé la somme de $234.22, pour commencer l'exécution d'un quai public en ce lieu.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $986.39, pour l'achèvement du quai qui comprend une chaussée d'accès en enrochements et en gravier, de 150 pieds de longueur, de 30 pieds de largeur et de 3 à 12 pieds de hauteur; un ouvrage à blocs et travées, de 92 pieds de longueur, de 30 pieds de largeur et de 12 à 15 pieds de hauteur, formés de 4 massifs de 10 x 30 pieds, et de 4 travées de 13 pieds de longueur chacune. L'action des tarets en ce lieu a exigé l'exécution de la substruction de l'ouvrage au

moyen de pierres jusqu'à environ 5 pieds au-dessous du niveau des hautes eaux, ou à 8 pieds au-dessous du niveau des basses eaux. La superstructure des massifs a été établie en encaissement, sur une hauteur de 6 pieds.

FALLS-POINT.

Falls-Point est situé à Woods-Harbour, à environ 1 mille de la station du chemin de fer, qui se trouve tout en bas du village. Antérieurement, la formation des glaces dans le havre, lesquelles étaient charriées au large pendant les tempêtes, entraînaient plusieurs des bateaux apportenant aux pêcheurs de l'endroit. Afin d'offrir un abri, on a dépensé $3,382.04 à Falls-Point, pendant 1910-11 pour la construction d'un brise-lames en ce lieu. Pendant l'exercice 1911-12, on a porté au budget une somme supplémentaire de $3,000 pour son achèvement, sur laquelle on a prélevé le montant de $1,255.04 pour l'achat des matériaux, mais on n'a pas achevé le prolongement. Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $1,800 pour l'achèvement de ce brise-lames. Commencés le 13 août, les travaux ont été achevés le 20 novembre 1912.

En 1910-11, on avait construit en ce lieu une levée d'accès en enrochements d'une longueur de 112 pieds, d'une largeur de 24 pieds au sommet et d'une hauteur de 10 pieds à l'extrémité du large; de plus, un ouvrage en encaissement continu de 210 pieds de longueur, de 20 pieds de largeur au sommet et de 22 pieds de hauteur à l'extrémité du large. Pendant le dernier exercice, on a construit un prolongement d'une longueur de 120 pieds et d'une hauteur de 19 pieds à l'extrémité du large. On s'est servi d'un récif sous-marin pour l'établissement du tronçon extérieur de l'encaissement, ce qui explique la différence en hauteur de l'ouvrage avec le centre. Toute la construction a été établie en encaissement continu, lequel on a chargé de pierres jusqu'au-dessous des longerons du tablier. Les travaux ont été bien exécutés et la main-d'œuvre ne laisse rien à désirer. Sa plate-forme est en madriers de 3 pouces et l'ouvrage est pourvu de lisses, de garde-corps et de défenses. Les grandes marées sont à 11 pieds, les petites marées sont à 8 pieds.

FINLAY-POINT.

La Pointe Finlay, comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à 3 milles au nord de l'entrée du port de Mabou.

En 1903-4-5, on construisit un quai de 15 pieds de largeur atteignant 14 pieds aux basses eaux, pour servir de débarcadère et mettre les bateaux en sûreté.

En 1907-8, une pile en caisson, de 25 x 18 pieds fut ajoutée à la face intérieure du bout extérieur du quai.

En 1912-13, une somme de $1,000 a été dépensée à la journée, pour la construction d'un ouvrage de protection de la grève, à l'extrémité intérieure du quai. Cet ouvrage a 200 pieds de longueur et 5 pieds de largeur et consiste en pilotis remplis de fascines et de pierres.

FIVE-ISLAND.

Five-Island, comté de Colchester, est situé sur le côté nord du bassin de Minas, à l'extrémité ouest du comté de Colchester, et à 15 milles à l'est de Parrsboro. On compte en ce lieu de 300 à 400 habitants qui s'occupent principalement au commerce du bois de construction et de bois de corde, des pommes de terre et du poisson. Les goélettes au nombre de 20 à 30 viennent y prendre leurs cargaisons pendant le cours de l'année.

En 1884, le ministère a construit un quai à Five-Island, à l'extrémité d'amont ou est de l'endroit, à l'embouchure de la rivière de l'Est, ouvrage qui a coûté $2,500. Sa longueur est de 75 pieds, sa largeur de 40 pieds et sa hauteur de 28 pieds à l'extrémité du large, où l'on trouve 25 pieds d'eau au-dessous du niveau des hautes eaux des grandes marées ordinaires. Ce quai est du type ordinaire, en encaissement de

billes chargé de pierres. Ses côtés, inclinés à 1 dans 12, sont pourvus de défenses doubles. De 1893 à 1904, on a fait diverses réparations à ce quai et établi un plan incliné pour le chargement des madriers dans les goélettes qui se trouvent à sec à basse mer.

En 1911-12, on a dépensé $249.33, pour l'achat du bois destiné aux réparations dont la dépense sera imputée sur le budget de 1912-13.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $701.57, pour enlever la vase du fond en ce lieu, afin d'offrir des facilités supplémentaires d'amarrage à quai.

Commencés le 1er avril, les travaux ont été achevés le 10 mai 1912.

FRENCH-RIVER.

French-River, comté de Victoria, est un petit établissement situé sur cette partie de l'île du Cap-Breton, communément appelée la Rive Nord (North Shore), environ à mi-chemin entre les ports de Sainte-Anne et d'Ingonish-Sud, à une distance de 15 milles de ces deux derniers endroits.

Le 18 mars 1911, les plans et devis d'un petit brise-lames, formant un havre de refuge et estimé à $4,100, ont été soumis au ministère. Des soumissions furent demandées, et par un arrêté du Conseil, du 27 septembre 1911, autorisant l'acceptation de la soumission de MM. Robert et Bart Musgrave, de Sydney-Nord, le contrat des travaux a été adjugé aux dits soumissionnaires pour le montant de $4,600.

L'ouvrage sous contrat a une longueur de 200 pieds par 16 pieds de largeur, avec un fruit de 1 dans 8 sur les faces. Il sera construit en bois rond, avec une substructure en bois créosoté, rempli solidement de lest, protégé par des défenses placées tout autour et lambrissé à joints clos sur les faces du large.

Les travaux auraient dû être terminés en 1912-13, mais les matériaux requis pour la construction ayant été livrés très tard, les entrepreneurs demandèrent que la date de l'achèvement des travaux fût reculée jusqu'au 1er septembre 1913, ce qui leur fut accordé. La construction ne sera pas commencée au cours de la présente année.

FRUIDS-POND.

Dragage.

Fruids-Pond, se trouve au fond de la baie de Ragged-Island, à 3 milles environ au nord-est de Lockeport. C'est en réalité le terminus du chemin de fer *Halifax and South Western,* car il y a un traversier à vapeur qui fait le service jusqu'au quai où le raccordement se fait avec le chemin de fer.

Le trafic à cet endroit, a peu d'importance, et le quai est surtout utilisé par le traversier bien qu'il y ait à une centaine de verges du quai un chantier maritime où l'on a construit et lancé, au cours des trois dernières années une quinzaine de vaisseaux ayant un tonnage de 50 à 160 tonnes.

L'industrie de la pêche a pris un développement considérable à Lockeport et comme cet endroit est l'un des points d'expédition du poisson aux différents marchés du continent, il a été nécessaire d'améliorer les abords du quai. Dans ce but on a calculé qu'il fallait enlever du chenal à peu près 550 tonnes de pierres, afin de lui donner une largeur de 200 pieds et une profondeur convenable pour les besoins de la navigation. Ces pierres consistaient en gros cailloux de trapp gris, de granit et de pierres de sable, disséminés sur une étendue considérable. L'ouvrage fut commencé le 16 avril et terminé le 27 mai, 33½ jours d'ouvrage exactement. Pendant ce temps on a enlevé 570 tonnes de pierres au coût de $3,327.25, soit $5.65 par tonne. Les grandes mers montent de 7 pieds, les mortes-mers de 4½ pieds.

GILLIS-POINT.

Gillis-Point (est), comté de Victoria, est un petit établissement situé sur la rive ouest du lac Petit-Bras-d'Or, environ 1¼ mille au nord de Gillis-Point proprement dit, et à 6 milles de la station d'Iona, sur le chemin de fer Intercolonial.

En 1910-11, une somme de $2,265.31 fut dépensée pour l'achat de la majeure partie des matériaux requis pour la construction du quai public et l'année suivante, 1911-12, un montant supplémentaire de $912.41 fut employé pour l'acquisition du reste des matériaux et pour la construction d'une partie de l'extrémité intérieure du quai.

Au cours de l'année terminée le 31 mars 1913, on acheva la construction du quai, en utilisant les matériaux achetés en 1910-11-12, et on améliora la chaussée d'accès au quai, au coût total de $2,091.49.

Le quai a 142 pieds de longueur, et se prolonge jusqu'à une profondeur d'eau de 13 pieds au plus bas niveau du lac. La structure comprend des piles et des travées; les piles sont en bois rond, créosotées jusqu'au niveau de l'eau haute, bien remplies de lest et garnies de défenses. Les façades des deux piles extérieures sont lambrissées à joints clos entre les défenses.

LA BATTURE DE GLACE-BAY.

La batture de Glace-Bay, comté de Cap-Breton, est située sur la côte nord de l'île du Cap-Breton, entre Glace-Bay et Port-Morien.

En 1908-09, un contrat fut passé, pour la construction d'un ouvrage de protection du chemin public qui traverse la batture, à la tête de Big-Glace-Bay, et qui sépare la baie du lac Big-Glace-Bay. L'ouvrage, est construit en pilotis et en fascines, formant une longueur totale de 4,000 pieds. Les pilotis sont enfoncés à 4 pieds de distance, d'axe en axe, transversalement, dans une tranchée creusée à une profondeur de 2 pieds au-dessous du niveau des hautes marées. L'espace longitudinal entre les pilotis est rempli jusqu'à une hauteur de 6 pieds 6 pouces au-dessus du niveau de l'eau haute, avec des fascines formées de petites épinettes, bien entassées serrées; après quoi les têtes des pilotis de chaque chevalet sont solidement liaisonnées au moyen de tirants en fer de ¾ de pouce.

Le coût total de cet ouvrage a été de $9,415.72.

Au cours de l'année 1911-12, le remplissage en fascines sur le centre de l'ouvrage, dans la partie la plus exposée, fut emporté par la mer, laissant les pilotis intacts. Au cours de l'année 1912-13, un montant de $647.16 fut dépensé, à la journée pour la reconstruction de ce qui avait été emporté.

GRAND-ÉTANG.

Grand-Etang, comté d'Inverness, se trouve dans le golfe Saint-Laurent, environ à mi-chemin entre les ponts de Margaree et de Chéticamp, sur le côté ouest de l'île du Cap-Breton.

En 1894-5, on a complété des travaux pour améliorer l'entrée de Grand-Etang et le mettre en état de servir de havre de refuge aux bateaux de pêche et aux autres petites embarcations. En 1895-96, un pont, à travers l'étang, a été construit à 500 pieds de l'entrée, et reconstruit en 1902-3.

Les travaux comprennent le dragage entre deux jetées distantes de 87 pieds l'une de l'autre, excepté à l'entrée où elles ne sont distantes que de 44 pieds. Chaque jetée est en fascines et en pierres, sur une longueur de 135 pieds, avec levées en fascines et pierres, à talus et plate-forme en pierre, sur une longueur de 130 pieds, avec encaissement à claire-voie de 100 pieds de long, et une tête en encaissement à revêtement jointif, de 30 pieds en prolongement de l'ouvrage, par 48 pieds, la substructure de la construction étant créosotée. L'ouvrage en fascines et pierres, sur environ 200 pieds, de chaque côté, fut établi sur un fond creusé jusqu'à un pied au-dessus des plus

basses eaux; quant au reste de la jetée, il fut établi sur le fond naturel, le tirant d'eau à l'extrémité du large étant de 4 pieds 6 pouces aux plus basses eaux.

Le pont, tel que reconstruit en 1902-3, a 563 pieds de longueur; il comprend les abords de l'est et de l'ouest, en fascines et en pierres; les culées de blocs en encaissement, de 94 et 51 pieds de longueur, respectivement; et l'ouvrage en pilotis créosotés, de 438 pieds. Il est pourvu d'un garde-corps de chaque côté, et d'une arche tournante pour laisser passer les bateaux. Au-dessous des 200 pieds du centre, la profondeur de l'eau, à la mer basse des grandes marées, est d'environ 6 pieds; mais pour atteindre le fond solide à travers l'eau et la vase, on trouve de 21 à 24 pieds.

Au cours de l'année 1910-11, le pont fut réparé et 50 pieds d'encaissement furent reconstruits de chaque côté du chenal.

En 1898-99, on avait fait du dragage entre les jetées, jusqu'à une profondeur de 6 pieds au niveau de l'extrême eau basse, et en 1910-11-12, le chenal, l'étang jusqu'au pont et en dehors des jetées ont été creusés jusqu'à une profondeur moyenne de 9 pieds, à l'eau basse.

En 1911-12, la somme de $479.75 fut dépensée pour des réparations urgentes aux ouvrages de protection en fascines et en pierres. En 1912-13, on dépensa $3,000 à la journée pour la reconstruction de l'ouvrage en fascines et en pierres, sur une hauteur de 10 pieds, une largeur d'environ 12 pieds et sur une longueur de 200 pieds du côté nord et de 255 pieds du côté sud.

Dragage.

Comme on avait cru nécessaire de creuser jusqu'à 12 pieds de profondeur à basse mer, le chenal d'accès et le bassin intérieur on a permis à l'entrepreneur, M. V. T. Bertram, de poursuivre ces travaux d'après les conditions du premier marché jusqu'à la profondeur en dernier lieu déterminée et l'on prit avec l'entrepreneur de nouveaux arrangements, pour l'enlèvement d'un volume total de 80,000 verges cubes de matières cubées à chaland, à 37½ cents par verge cube; mais le 2 décembre 1912, quand les travaux ont été suspendus pour la saison, on n'avait extrait que 63,318 verges cubes, de vase, d'argile et de roches, et la profondeur déterminé n'avait pas été atteinte en aucun point, et on n'avait creusé qu'une profondeur moyenne de 9½ pieds.

Pendant l'exercice 1912-13, on permit à l'entrepreneur de poursuivre les travaux d'après l'accord conclu en 1911-12, et le 24 juin 1912, la drague *Etang* se mit à l'œuvre à nouveau, et continua les dragages jusqu'au 3 août suivant enlevant le reste des matières,, tel que convenu, et qui comportaient 16,376 verges cubes de vase et de roches, sur le prix de 37½ cents par verge, donnant la somme de $6,206.63. Mais vu la nature des matières composées de vase à l'état presque liquide et qui glisse sur les talus dans les tranchées, la profondeur déterminée de 12 pieds au-dessous du niveau des basses eaux, telle que déterminée, n'a pas été ateinte en aucun point dans le bassin.

GRAND-NARROWS.

Grand-Narrows, comté de Cap-Breton, est situé sur la côte sud-est du détroit, de Barra, lequel réunit les lacs du Grand et Petit Bras-d'Or.

Le vieux quai, près de la gare de l'Intercolonial et servant aux bateaux transportant la malle et les passagers de Baddeck, avait 287 pieds de longueur, et se composait de 67 pieds de caissons remplis de pierre et fascines avec sommet en gravier; une section en pilotis, 80 pieds de longueur, construite en 1885-86 sur les restes d'un vieux quai construit par le gouvernement provincial, et un prolongement de 140 pieds, construit en 1883-84. Ce prolongement consistait en trois piles, de 20 x 20 pieds et une pile de tête, 20 x 60 pieds, avec travées de 16 pieds.

En 1901-02 et 1902-03, la somme de $3,012.16 fut dépensée pour reconstruire le quai en bois créosoté et pour le prolonger de 10 pieds; la longueur totale est de 297

pieds, la largeur est de 24 pieds pour les 277 premiers pieds, et 30 pieds pour les 20 derniers pieds; la profondeur, à l'extrémité du large, à eau basse, est de 11 pieds.

En 1903-04 et 1904-05, la somme de $3,901.86 fut dépensée pour prolonger le quai de 57½ pieds, jusqu'à une profondeur de 15 pieds, à eau basse, et pour construire un L de 30 x 300 pieds sur le côté sud et à l'extrémité du prolongement.

En 1905-06, la somme de $964.44 fut dépensée, $900 pour enlever le reste d'un vieux caisson et pour construire un entrepôt de 25 x 12 pieds, et $64.44 pour réparer et renforcer l'angle sud-ouest de L, lequel avait été endommagé par un steamer.

Durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1907, la somme de $56.51 a été dépensée pour exhausser le toit et pour poser un plancher à l'entrepôt, placé sur le quai.

En 1912-13, une somme de $229.25 a été dépensée pour des réparations au plancher du quai.

GREAT-VILLAGE.

Great-Village, comté de Colchester, village important d'environ 1,000 habitants, est situé dans un district agricole prospère sur le côté nord de la baie Cobequid, et le long de la rivière Great-Village, à 1½ mille environ de son embouchure, à 15 milles à l'ouest de la ville de Truro, et à 3½ milles de la gare de Londonderry, qui est l'arrêt de chemin de fer le plus rapproché.

En 1891, le ministère construisit un quai en encaissement sur l'emplacement du vieil ouvrage qui, à l'origine appartenait à des particuliers, et depuis cette époque on dépensa plusieurs petites sommes en réparations et réfections.

Pendant l'exercice 1909-10, on dépensa la somme de $306.48, pour renouveler la partie supérieure du quai, comprenant le plancher, les longerons, les lisses et les bornes d'amarrage.

Pendant l'exercice 1912-13, on dépensa la somme de $492.70, pour le ménagement d'un poste d'amarrage en ce lieu, de 35 pieds de longueur, de 20 pieds de largeur et de 5 pieds de profondeur; en outre, pour la construction d'un ouvrage de protection de la grève, de 50 pieds de longueur, de 40 pieds de largeur et de 3 pieds de hauteur.

Commencés le 19 juin, les travaux ont été achevés le 4 juillet 1912.

HALLS-HARBOUR.

Halls-Harbour, comté de King, est situé sur la côte sud de la baie de Fundy, à environ 65 milles au nord-est du goulet de Digby, à 12 milles au sud-ouest de Scot's-Bay et à 12 milles au nord-est de Kentville, le chef-lieu du comté de King, où la compagnie du chemin de fer *Dominion Atlantic* a ses bureaux de direction.

Entre 1839 et 1844, les habitants de Halls-Harbour, avec le concours du gouvernement provincial, construisirent des murs de soutènement de chaque côté du havre intérieur, lequel est à sec à basse marée; en outre, un prolongement du revêtement établi sur le côté est du bassin, pour servir de brise-lames et de quai. En 1884 et à différentes reprises depuis cette date, le ministère exécuta les réparations et les réfections de ces ouvrages, dont on trouvera les détails dans les rapports annuels de 1909-10 et 1911-12.

En 1912-13, le ministère dépensa en ce lieu la somme de $785.54, pour la démolition et la reconstruction d'un tronçon du quai-brise-lames est, long de 60 pieds, qui était fort délabré et menaçait ruines.

HAMPTON.

Hampton, comté d'Annapolis, appelé autrefois Chute's-Cove, est situé sur la côte sud-est de la baie de Fundy, à 27 milles au nord-est de Digby-Gut, et à 6 milles au nord-ouest de Bridgetown qui est une station importante du chemin de fer *Dominion Atlantic*. Le village compte 200 habitants qui s'occupent à la pêche, à l'agriculture et à l'exportation du bois de corde et du bois de construction.

En 1855-56, les habitants, aidés par le gouvernement provincial construisirent un petit brise-lames de 165 pieds de longueur à Hampton. On trouvera tous les détails des travaux exécutés en ce lieu dans les rapports annuels de 1909-10 et de 1910-11.

En 1912-13, on dépensa la somme de $544.03, pour les réparations en général de ce brise-lames. On reconstruisit une partie de l'ouvrage à l'extrémité du large, consistant en un tronçon de 12 pieds de longueur, de 12 pieds de largeur et de 5 à 8 pieds de hauteur, qui avait été emporté par les grosses mers; en outre, on renouvela 20 défenses et on répara la plate-forme de l'ouvrage.

HARBOURVILLE.

Harbourville, comté de King, est situé sur la rive sud de la baie de Fundy, à 53 milles au nord-est de Digby-Gut, et à 9 milles au nord-ouest de Berwick sur le chemin de fer *Dominion Atlantic*. Ce village compte environ 200 habitants, qui s'occupent à la pêche et à l'agriculture. Le havre, qui a seulement 400 pieds de profondeur sur 200 pieds de largeur, et reste à sec à basse mer, se trouve à l'embouchure d'une petite rivière; il offre à haute mer un abri très sûr contre les tempêtes venant de tous côtés, aux vaisseaux tirant jusqu'à 14 pieds d'eau.

Les travaux en ce lieu consistent en deux brise-lames ou jetées, ouvrages établis respectivement de chaque côté de l'entrée du havre. Ils ont été construits plusieurs années avant la Confédération par le gouvernement provincial. Le brise-lames de l'ouest a été prolongé par le ministère en 1876, et depuis cette date on a dépensé en ce lieu plusieurs petites sommes pour des réparations, des réfections et des prolongements, dont on trouvera les détails d'exécution dans les rapports annuels de 1908-09 et 1909-10.

Les grandes marées parviennent ici à 32 pieds.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $999.65, pour les réparations en général des deux brise-lames. On a réparé une brèche de l'ouvrage de l'est à son extrémité nord, au moyen d'un bloc de 18 pieds de longueur, de 8 pieds de largeur et de 16 pieds de hauteur, et revêtu une autre partie de cet ouvrage à son extrémité nord. On a renouvelé la plate-forme du brise-lames de l'ouest et aussi le revêtement de sa façade, sur une longueur de 62 pieds et une hauteur de 26 pieds, au moyen de madriers jointifs. De plus, on a renouvelé plusieurs défenses et exécutée les réparations en général des deux brise-lames.

HAVRE AU-BOUCHE.

Havre Au-Bouche, comté d'Antigonish, sur la rive sud de la baie Saint-George, à environ 3 milles à l'ouest de l'entrée nord du détroit de Canso, est un petit havre d'environ ½ mille de longueur par la même largeur. Sa profondeur moyenne est de 14 pieds. Des dragages ont été exécutés en ce lieu pour en améliorer l'accès.

Le quai sur la rive ouest du havre, acheté pendant l'exercice 1908-09, a été réparé et prolongé en 1909-10, avec des matériaux achetés l'année précédente. Ses dimensions sont de 192 pieds de longueur, comprenant l'ouvrage en encaissement primitif et l'ouvrage sur pilotis de 21 pieds de largeur et de 170 pieds de longueur atteignant une profondeur de 10 pieds aux plus basses eaux, les espaces étant remplis de fascines et pierrailles jusqu'au niveau des hautes eaux, et un musoir de 22 pieds par 44 pieds établi sur des pilotis créosotés, en alignement avec le reste de l'ouvrage et atteignant une profondeur de 12 pieds au-dessous du niveau des basses eaux des grandes marées.

En 1909-10, la somme de $397.64 a été dépensée en réfections et réparations.

En 1912-13, la somme de $124.58 a été dépensée pour l'achat et le transport à pied d'œuvre des matériaux nécessaires pour le renouvellement d'une partie du plancher du quai.

Dépense totale au 31 mars 1913, $3,737.75.

HERRING-COVE.

Herring-Cove, comté de Halifax, est une petite anse étroite et entourée de terre presque de tous côtés, située sur le côté ouest de l'entrée du port de Halifax, à 5½ milles en droite ligne de la ville de Halifax. Autour de l'anse est établi un village de pêcheurs, au nombre d'environ 150, qui dépendent absolument des pêcheries pour leur subsistance. La valeur annuelle de leur pêche est d'environ $100,000.

En 1903-04, on a dépensé la somme de $11,475, pour construire un brise-lames sur le côté est de l'entrée de l'anse, dans le but de la protéger contre les tempêtes.

Pendant l'exercice de 1911-12, on a dépensé la somme de $589.14, pour construire une chaussée d'accès en ce lieu, de 40 x 60 pieds, et de 3 à 8 pieds de hauteur.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $1,300.42, pour la construction en ce lieu d'un quai de 20 pieds de longueur, de 60 pieds de largeur et de 8 à 12 pieds de hauteur et pour niveler la chaussée d'accès établie l'année précédente.

Commencés le 10 juin, les travaux ont été achevés le 9 août 1912.

ILE BURYING (CANSO).

Le havre de Canso, comté de Guysboro, est situé sur la côte de l'Atlantique près de l'extrémité est de la Nouvelle-Ecosse. Le havre est constitué par les îles Piscatiqui, George et Grassy, à l'est, et par l'île Durrell et la terre ferme, à l'ouest; l'île Cutter et des battures existant entre le havre et l'île Durrell, le protègent au nord, et l'île Burying et la barre sise entre le havre et la pointe Lavigne, le protègent au sud-est.

Les berges de l'île Burying avaient été érodées graduellement jusqu'à ce qu'il ne restait plus qu'une toute petite partie de l'île au-dessus des hautes eaux. Sa destruction en aurait fait un récif dangereux et aurait laissé le havre exposé à la houle de l'océan Atlantique. Il est devenu nécessaire, par conséquent, de protéger ce qui restait de l'île, par un brise-lames. Les travaux commencés en 1880 et achevés en 1883 comprennent un ouvrage solidement bâti en encaissement, bien rempli de lest et recouvert de grosses pierres avec des éperons à talus de 18 pieds de longueur et de 16 pieds de largeur établis aux extrémités de la face du large. Ces éperons originellement avaient été couverts de madriers de 3 pouces.

Durant l'exercice 1900-01, une partie du plancher de l'éperon à l'extrémité nord du brise-lames a été renouvelée au coût de $34.50.

Durant l'exercice 1900-01, une partie du plancher de l'éperon à l'extrémité nord du brise-lames a été renouvelée avec du béton au coût de $50. Les travaux ont été commencés le 2 septembre et ont été achevés le 5 septembre.

Dépense totale au 31 mars 1913, $9,084.60.

ILE COFFIN.

Dragage.

L'île Coffin est situé dans le comté de Queen, sur le côté est de la baie Liverpool. C'est une île d'environ 2½ milles de longueur et d'une largeur variant entre ¼ et ¾ de mille.

L'anse dans laquelle on se propose de draguer se trouve à l'extrémité nord de l'île. Il n'y a pas de population fixe, mais 100 à 125 pêcheurs l'emploient comme station de pêche durant les saisons de pêche au homard et à la morue.

Environ 80 vaisseaux fréquentent cet endroit et ont un tonnage de 2 à 5 tonnes; on y voit aussi 2 petits steamers d'environ 60 pieds de longueur et un schooner de 80 tonnes qui apporte du charbon, deux fois par année, au phare de l'extrémité sud de l'île. La plupart de ces bateaux emploient des moteurs à essence comme force motrice auxiliaire.

Avant de pouvoir exécuter le dragage, environ 13,645 verges cubes, mesurées sur place, on s'aperçut qu'il était nécessaire d'enlever des roches qui étaient à l'entrée du havre. Au cours du dernier exercice financier, un montant de $579.75 fut dépensé dans ce but. L'ouvrage fut commencé le 10 d'avril et arrêté le 15 du même mois.

135 tonnes de roc furent enlevées au taux de $4.30 la tonne et le steamer *Coast Guard* travailla pendant 15 jours à préparer le fond et à finir le nettoyage de l'entrée du havre. Les grandes mers montent à cet endroit de 7 pieds, les mortes mers de 4½ pieds.

ILE DES RENARDS.

L'île des Renards, comté de Halifax, est située dans l'Atlantique, côte de la Nouvelle-Ecosse, à environ 13 milles à l'est de Halifax, et à environ 900 pieds de la terre ferme. Cette île n'a que trois ou quatre acres d'étendue, et son élévation ne dépasse pas 6 pieds en aucun point aux hautes eaux des grandes marées ordinaires. Personne n'y habite d'une façon permanente, mais quelques pêcheurs y séjournent durant l'été.

En 1886-87, le ministère y fit construire un ouvrage de fortification sur toute la longueur du banc, à savoir: sur 235 pieds entre l'île et la terre ferme et en 1892, on a construit un prolongement de 252 pieds de longueur pour protéger la principale partie de l'île. On a dépensé plusieurs sommes depuis cette date pour réparer ces ouvrages. En 1910-11, on a employé la somme de $1,408.81, à la dépense d'un petit brise-lames long de 100 pieds, pour protéger un débarcadère qui se trouve sur le côté ouest de l'île.

En 1911-12, on a dépensé la somme de $1,127.53, pour l'achat des matériaux nécessaires à la construction d'un prolongement au brise-lames, qui sera achevé avec l'argent imputé sur l'allocation de 1912-13.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $1,896.89, pour le prolongement du brise-lames. Ce prolongement a une longueur de 100 pieds, une largeur de 25 pieds et une hauteur de 15 à 20 pieds. Il est construit en encaissement et est pourvu d'un parapet de 4 pieds de hauteur sur le côté donnant sur la mer.

Commencés le 28 mai, les travaux ont été achevés le 20 novembre 1912.

INVERNESS.

Inverness, comté d'Inverness, autrefois appelé Broad-Cove, est une ville minière, incorporée, comptant une population de 3,500 habitants, située sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, environ à mi-chemin entre les ports de Mabou et de Margaree, à 60 milles de Port-Hastings, dans le Détroit de Canso, avec lequel il communique par un chemin de fer.

McIsaac's-Pond, maintenant appelé le port d'Inverness, est séparé du golfe Saint-Laurent par une batture de sable d'environ 400 pieds de largeur. Pour expédier le charbon extrait des houillères une compagnie, il y a plusieurs années, avait dragué un chenal traversant la batture pour se rendre dans l'étang, les côtés du chenal étaient protégés au moyen d'ouvrage en caissons et pilotis, mais après un petit nombre d'années le chenal s'était rempli et fut abandonné.

Le ministère prit possession de cette place en vue d'ouvrir le chenal de nouveau et y faire des ouvrages de protection.

En 1908-9-10, une somme de $1,592.01 fût dépensée pour l'achat du bois nécessaire pour la reconstruction d'ouvrages de protection du chenal, sur une longueur de 635 pieds du côté est de l'entrée.

En 1910-11, un montant de $9,911.35 fut employé pour l'achat du bois créosoté requis pour la construction de l'ouvrage de protection et la construction d'un ouvrage de 395 pieds en fascines et en pierre, avec devant consistant en une palée de pilotis. On enfonça aussi des pilotis pour les 240 pieds extérieurs de l'ouvrage de protection qui consistera en pilotis remplis de fascines et de pierres.

En 1911-12, on dépensa $3,694.27 pour terminer la construction des 240 pieds de pilotis du bout extérieur de l'ouvrage de protection du côté est, commencée en 1910-11. Des réparations furent aussi faites aux travaux de protection du chenal du côté ouest de l'entrée, et un chenal, de 40 pieds de largeur, fut creusé.

En 1912-13, un crédit de $10,300 fut voté pour terminer les ouvrages de protection du havre et pour creuser un chenal de 12 pieds de profondeur. Mais on s'aperçut qu'une fois les plans et les devis préparés et les soumissions reçues, la saison serait trop avancée pour commencer les travaux, et on procéda, par du travail à la journée, à la construction d'un prolongement en pilotis de l'ouvrage de protection de l'entrée du chenal. Ce prolongement a 112 pieds de longueur, 16 pieds de largeur sur une distance de 96 pieds et 20 pieds de largeur sur le reste de la longueur. On protégea aussi la grève en arrière de ces travaux en y déposant des fascines et de la pierre. Une somme de $2,468.76 fut dépensée pour l'exécution de ces divers travaux.

Le 5 février 1913, des plans et devis furent soumis au ministère pour le parachèvement des travaux nécessaires pour creuser un chenal à travers la grève, de 50 pieds de largeur au fond et de 12 pieds de profondeur à eau basse, avec jetées de protection de chaque côté.

JEDDORE-EST.

Jeddore-est, comté de Halifax, est une colonie d'environ 6,000 habitants, disséminés le long de la côte orientale du havre de Jeddore, à environ 30 milles à l'est d'Halifax, et à 10 milles à l'ouest de Ship-Harbour.

Les habitants de ces parages s'occupent principalement à la pêche, et leur flottille se compose de dix goélettes et d'un certain nombre de petits bateaux. Le havre est sûr et bien abrité; l'accès en est facile, le chenal ayant de 20 à 40 pieds de profondeur, et de 800 à 1,000 pieds de largeur.

Pendant l'exercice clos le 30 juin 1904, le ministère a dépensé la somme de $1,403.88 pour la construction en ce lieu d'un appontement de 100 pieds de long, de 25 pieds de large et pourvu d'un "L" à son extrémité du large ayant un front d'une hauteur de 20 pieds, et qui donne un tirant d'eau de 10 pieds aux basses eaux des grandes marées ordinaires. En 1904-05, on a dépensé $928.07, pour réparer cet ouvrage qui avait été considérablement endommagé par les glaces exceptionnellement fortes. En 1907-08, on a dépensé $827.70, pour la construction d'un massif solide en encaissement, long de 40 pieds, large de 20 pieds et haut de 13 à 19 pieds; cet ouvrage a été établi à l'angle nord de l'appontement pour empêcher de nouveaux dommages par les glaces. En 1908-09, on a construit un second massif en encaissement, long de 22 pieds, large de 20 pieds, et haut de 12 à 15 pieds, pour protéger l'appontement. On a de plus construit un petit entrepôt de 22 x 15 pieds à l'usage des expéditeurs. Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé la somme de $52.95, pour la réparation des défenses, des pilotis et des pièces de fortification du quai.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $317.92, pour les réparations en général du quai, y compris la pose d'un nouveau plancher et de trois bornes d'amarrage.

Commencés le 5 novembre, les travaux ont été achevés le 19 novembre.

JOGGINS.

Joggins, est une ville d'environ 2,600 habitants, située sur les bords de la baie de Chignecto, à environ 15 milles au sud-ouest d'Amherst. La principale industrie de l'endroit consiste dans l'exploitation de mines de houille qui étaient autrefois exploitées par la *Canada Coal and Railway Company.* Cette dernière compagnie, cependant, a disposé de ses parts à l'endroit de la *Maritime Power Coal Company, Limited,* qui possède aussi des mines d'une valeur considérable au village de Chignecto; cette compagnie fait aussi valoir un chemin de fer entre ces deux endroits.

En 1887, le ministère construisit un brise-lames, qui sert en même temps d'appontement. Pendant les exercices 1905-06 et 1906-07, on ouvrit un chemin à travers l'escarpement au pied duquel le brise-lames a été établi. Depuis la prise de possession des mines par la *Maritime Power Coal Company*, leur développement s'est accru considérablement, de sorte que, quand autrefois on n'employait que de 350 à 400 mineurs, environ 1,000 ouvriers travaillent aujourd'hui dans ces mines; et la compagnie à l'intention ou est bien déterminée à exporter une grande quantité de charbon. Cependant, afin d'arriver à ce résultat, il faut un havre de plus d'étendue. Pendant l'exercice 1910-11, le ministère a dépensé la somme de $9,000 pour construire un prolongement au brise-lames qui existe en ce lieu.

Ce prolongement forme un angle de 30° avec le brise-lames et consiste en un encaissement continu à parements jointifs, et il offre maintenant une profondeur d'environ 3½ pieds plus grande à son extrémité du large, que celle qu'offrait le vieux brise-lames. La longueur de l'encaissement à compartiments écartés de 10 pieds d'axe en axe, est de 200 pieds. La face de la mer est inclinée à 1 dans 4, tandis que la face de l'intérieur a une pente de 1 dans 12. La hauteur de l'ouvrage à l'extrémité du large est de 32 pieds, la plate-forme étant à 6 pieds au-dessus du niveau de la haute mer des vives eaux ordinaires. Le tronçon extérieur de cet ouvrage servira à l'expédition, tandis que le tronçon intérieur servira aux habitants du lieu pour le transport de leurs approvisionnements, etc. La largeur de l'ouvrage n'est que de 20 pieds au couronnement et les habitants désirent avoir plus d'espace pour pouvoir retourner en arrière et pour le chargement de leurs marchandises au point de jonction entre le vieil ouvrage et le nouveau.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $1,346.35, pour l'agrandissement de l'ouvrage au point déterminé. Commencés le 20 mai 1912, les travaux ont été achevés le 19 décembre 1912. On a construit un ouvrage en encaissement de 20 pieds carrés et de 29 pieds de hauteur. Les grandes marées parviennent ici à 38 pieds, et les petites marées sont à 32 pieds.

JONES-HARBOR.

Dragage.

Jones-Harbor, est situé environ 22 milles au nord-est de Shelburne et se trouve à l'extrémité est du comté de Shelburne. La population est d'environ 150 habitants, mais à différents temps de l'année, il y a 50 à 60 pêcheurs qui se servent de cette petite anse pour leur industrie.

Le trafic se fait presque entièrement par les vaisseaux pêcheurs; à certains temps il y a jusqu'à 50 de ces vaisseaux d'employés dans le port. Durant la saison de la pêche au homard, des petits steamers arrêtent à cet endroit pour y prendre l'approvisionnement de homard et quelques autres articles d'expédition. Ces bateaux ont un tonnage de ½ à 10 tonnes.

L'ouvrage exécuté à cet endroit a été l'enlèvement de cailloux du chenal conduisant au quai du gouvernement, ce travail avait pour but d'assurer aux bateaux pêcheurs un trajet sûr, à tout temps de la marée.

Ce travail fut commencé le 29 mai 1912 et terminé le 8 juin, après 9½ jours de travail continu; 180 tonnes de pierre furent enlevées au coût total de $900, soit $5 par tonne.

KELLEY'S-COVE.

Kelly's-Cove (Anse Kelly), comté de Yarmouth, est situé à environ 3 milles au sud de la ville de Yarmouth. Il y a un siècle environ, l'anse de Kelly et ses rives constituaient la ville de Yarmouth.

Quelques années avant la Confédération, le gouvernement provincial construisit en ce lieu un brise-lames de 97 pieds de longueur, de 23½ pieds de largeur et de 16 pieds

de hauteur à l'extrémité du large. C'est en 1897-98, que le ministère semble avoir fait la première dépense à Kelley's-Cove, en reconstruisant en partie le vieil ouvrage.

En 1905-06, le ministère y fit construire à forfait un nouveau brise-lames établi à environ 150 verges à l'ouest de l'ancien, pour le prix de $75,000. L'ouvrage consistait en un encaissement solidement exécuté en bois indigène; sa longueur était de 281 pieds, sa largeur de 26 pieds et sa hauteur de 6 à 17 pieds.

En 1906-07, le ministère dépensa la somme de $99.60, pour la réfection en sous-œuvre du côté ouest ou côté donnant sur la mer de l'ouvrage lequel avait été affouillé par des contre-courants de fond créés par le brise-lames.

En 1908-09, on dépensa la somme de $4,299.99, pour l'exécution d'un prolongement à l'ouvrage, de 90 pieds de longueur, 26 pieds de largeur et de 14 à 16 pieds de hauteur.

En 1909-10, on dépensa la somme de $650.85, pour suspendre au couronnement quelques défenses qui n'avaient pas été posées l'année précédente, et pour construire un petit bloc de bois de 12 pieds carrés et de 6 pieds de hauteur, du côté de la mer à l'extrémité du quai, près du rivage, afin d'empêcher l'affouillement, et pour l'enlèvement de roches erratiques sur la grève à l'est du brise-lames.

Les grandes marées sont ici à 14 pieds.

En 1912-13, on dépensa la somme de $348.64, pour les réparations diverses du vieux brise-lames, de façon à se qu'il puisse servir de débarcadère aux pêcheurs pendant l'hiver.

KINGSPORT.

Kingsport, comté de King, un village de 500 habitants, est situé sur le côté sud-ouest du Bassin de Minas, entre l'embouchure de la rivière Cornwallis et le Cap-Blomidon. C'est le terminus du chemin de fer *Cornwallis Valley,* ligne secondaire du *Dominion Atlantic* à Kentville, le chef-lieu du comté, à 14 milles au sud.

Une jetée de 445 pieds de longueur établie sur pilotis existait déjà ici quand le havre passa sous le contrôle du ministère des Travaux publics. C'est en 1873-74, que le ministère exécuta les premiers travaux en ce lieu, qui consistèrent dans un ouvrage de protection en encaissement établi sur le côté est ou côté exposé du quai.

Depuis cette date, on a dépensé plusieurs sommes en réparations et renouvellements, dont on trouvera les détails dans le rapport annuel de 1911-12.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $386.95, pour les réparations urgentes de la plate-forme du quai, laquelle en maints endroits était trop pourrie pour pouvoir supporter les voitures de transport.

Les grandes marées parviennent ici à 45 pieds.

KROUT-POINT.

Krout-Point, comté de Lunenburg, est situé à l'entrée du havre de Riverport. le port de commerce le plus important du comté de Lunenburg. Krout-Point se trouve à 16 milles par la rivière de la ville de Bridgewater, et à environ 10 milles de la ville de Lunenburg. Pour offrir des facilités de transport aux marchands de poisson de Riverport pendant les mois d'hiver, quand la navigation est interrompue par les glaces, le ministère en 1912-13, commença en ce lieu la construction d'un nouvel appontement. La longueur de cet ouvrage est de 90 pieds et sa largeur de 25 pieds, avec un "L" de 110 x 30 pieds. La dépense de l'exécution pendant l'exercice s'est élevée à $2,502.10, et la dépense pour l'achèvement des travaux sera imputée sur l'allocation de 1913-14.

Commencés le 5 août, les travoux ont été interrompus le 23 décembre 1912.

LAC DU SUD (LAKEVALE.)

Le lac du Sud, (Lakevale), comté d'Antigonish, est situé sur la côte ouest de la baie Saint-George, à mi-chemin environ entre l'entrée du port d'Antigonish et Cap-George.

C'est une grande nappe d'eau douce qui se trouve séparée de la baie par une grève de sable et de gravier de 900 pieds de longueur et de 300 pieds de largeur dont le sommet est à une élévation d'environ 8 pieds au-dessus du niveau des basses eaux des grandes marées.

En 1907-08-09, on a dépensé $12,554.26 pour ouvrir un chenal à travers la grève de sable et de gravier, d'une largeur de 40 pieds au plafond et de 2 pieds de profondeur au-dessous des hautes eaux, et pour la construction d'un brise-lames, long de 300 pieds et large de 20 pieds, et consistant en un encaissement du type ordinaire, pour protéger le côté nord à son entrée du côté de la mer; et en 1909-10, on a dépensé $1,199.98 pour achever le chenal à travers la grève et l'amener à une profondeur de 1½ pied au-dessous des basses eaux des grandes marées.

En 1910-11, on a dépensé $699.99 pour la construction d'un digue en fascines et pierres, d'une longueur de 75 pieds et d'une largeur de 12 pieds au sommet, à l'extrémité de terre du brise-lames pour fermer une ouverture qui avait été faite en cet endroit, et pour l'enlèvement d'environ 150 verges cubes de sable qui obstruait le chenal.

En 1911-12, la somme de $1,707.88 a été dépensée pour l'achat du bois et du lest nécessaires à la construction d'un prolongement projeté de 40 x 20 pieds, en alignement avec le vieil ouvrage et devant consister en un encaissement de bois rond et en une substruction de bois créosoté, à charge pleine, et revêtu sur toutes les faces d'un revêtement de bois brun créosoté.

A l'extrémité du large la profondeur est de 12 pieds aux basses eaux des grandes marées. La mer marne de 4½ pieds.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $99.35 pour transporter dans un endroit sûr les matériaux obtenus en 1910-11 et devant servir à l'exécution du prolongement projeté.

Ces travaux ont été exécutés du 14 au 25 novembre 1912.

L'ARDOISE (BRISE-LAMES).

L'Ardoise, comté de Richmond, est situé sur le côté est de la baie Saint-Pierre, près de son entrée, sur l'Atlantique, et à 9 milles environ à l'est de l'entrée sud du canal Saint-Pierre.

La partie extérieure du brise-lames, construit à la pointe Saint-Martin, (sur une longueur de 400 pieds), lequel à l'origine était isolé, puis relié à la terre ferme en 1903-4-5, comprenait un noyau en charpente qui reposait sur les restes de l'ouvrage primitif. L'ensemble était recouvert de pierre et avait un talus de 3 pour 1 du côté qui fait face à la mer et à son extrémité du large, et un talus de 2 pour 1 du côté intérieur de son extrémité de terre, et était protégé par un mur en béton établi à partir de 4 pieds au-dessus de l'eau la plus basse, contre le noyau de l'encaissement, et contre l'extrémité du large, ayant une largeur de 3 pieds au sommet, et une hauteur de 4½ pieds amenée au niveau de la surface de la plate-forme en pierre.

Depuis 1900, la plate-forme en pierre du brise-lames s'était dérangée quelque peu, et dans l'hiver de 1904-5, pendant une tempête extraordinaire, des vagues énormes accumulèrent d'immenses glaces contre et sur le brise-lames, démolissant la plate-forme à plusieurs endroits, et détruisant les fondations en caissons et le mur en béton.

En 1906-7-8-9, on a construit un nouveau mur formé de grandes pierres et de béton qu'on a établi à 2½ pieds au-dessous de l'eau la plus basse, à l'extérieur et contre le mur en béton sur le côté de la mer et à l'extrémité du large, à l'exception d'une longueur de 27 pieds sur le côté de la mer, et s'étendant entre les points 9 et 36 pieds à

partir de l'extrémité extérieure; et on a aussi renouvelé quelques pierres de la plate-forme.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé $2,515.19 pour achever le mur en pierre et béton établi sur le côté de la mer entre l'espace de 9 à 36 pieds à partir de l'extrémité extérieure; pour renouveler le lest et les pierres de la plate-forme de chaque côté; pour construire un mur en béton, afin de protéger le mur en pierres et en béton établi à l'extrémité et sur le côté du large et sur une longueur de 9 pieds à partir de l'extrémité extérieure, et pour renouveler les pierres du talus du côté de la mer, sur une longueur de 138 pieds à partir de l'enracinement, et celles du talus de l'intérieur sur une longueur de 168 pieds à partir de l'extrémité du large.

En 1912-13, une somme de $799.94 fut dépensée pour remplir et réparer temporairement le mur en béton de la face extérieure du brise-lames. De cette manière l'ouvrage pourra résister jusqu'à ce qu'un montant assez considérable soit voté pour réparer complètement l'ouvrage.

LARRY'S-RIVER.

Rivière-Larry est le nom d'un havre et d'un établissement de pêcheurs, dans le comté de Guysboro, qui se trouve à l'extrémité ouest de la baie Tor, sur le littoral atlantique de la Nouvelle-Ecosse, à 10 milles à l'ouest de White-Haven.

Pendant la saison de 1911, on a poursuivi les travaux qui ont été entrepris par la *Atlantic Dredging Co.,* pour améliorer le havre, et qui consistent dans le creusement de l'entrée à 10 pieds de profondeur au plus grand abaissement des eaux; dans l'élargissement du chenal d'accès et du bassin, et dans l'approfondissement à l'intérieur du havre, à 8 pieds de profondeur au-dessous du niveau des eaux les plus basses, entraînant l'enlèvement de 81,000 verges cubes de matières (évaluation *in situ*); ces travaux ont duré du 1er mai au 23 septembre et ont été faits par la drague *Quincy.*

Les quantités enlevées de déblais se divisent comme suit: 37,000 verges cubes, mesurées *in situ,* d'argile, de gravier et de cailloux, ayant un facteur l'expansion de 20.63%, et 398·83 verges cubes de cailloux mesurant chacun plus de 2 verges cubes.

La dragage fut payé d'après les mesures prises sur place et le prix de revient est le suivant:—

37,000 verges cubes de déblais, classe B, à 45 cents par verge cube	$16,650 00
398·83 verges cubes de déblais, classe A, à $5 par verge cube	1,954 15
	$18,644 15

LEITCHE'S-CREEK.

Leitche's, comté du Cap-Breton, est un établissement situé à l'embouchure d'un ruisseau qui se jette dans le fond du bras nord-ouest du havre de Sydney. C'est une station de l'Intercolonial, à 7 milles de Sydney-Nord et à 9 milles de la ville de Sydney.

Le 17 février, on passa un contrat pour la construction d'un quai au montant de $5,582.

L'ouvrage a été commencé le 5 août 1911, et terminé le 23 janvier 1912.

L'ouvrage, tel qu'adjugé, a une longueur de 324 pieds, et une largeur de 20 pieds et il s'étend jusqu'à 8½ pieds de profondeur à l'eau basse; il comprend une structure à piles et travées, et l'ensemble consiste en une culée et en piles, chacun de 20 x 20 pieds, réunis par des travées de 18 pieds de largeur. La culée et les piles sont construites en bois rond, à claire-voie, et créosoté jusqu'au niveau de la mi-marée, chargées de pierrailles et pourvues de défenses, et les 3 faces extérieures de la pile du large, sont à revêtement entre les défenses.

En 1912-13, une somme de $849.85 fut dépensée pour la construction d'une chaussée, de 650 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, pour relier le chemin public au quai. Cette chaussée longe la grève sur une distance de 400 pieds et on dut construire une assise de 4 à 5 pieds de hauteur en caissons remplis de pierres recouvertes de gravier et de glaise.

LEONARD'S-COVE.

Leonard's-Cove, comté d'Annapolis, est une petite anse située sur la rive sud de la baie du Fundy, à 2½ milles à l'est de Parker's-Cove. Les habitants de l'endroit, qui sont au nombre de 100 environ, s'occupent à la pêche et à l'agriculture.

Afin d'obtenir un abri aux vaisseaux de pêche, durant les tempêtes, le ministère en 1911-12, a dépensé la somme de $1,277.98 pour commencer la construction d'un brise-lames à Leonard's-Cove, et pour l'achat du bois destiné à son prolongement. L'ouvrage exécuté l'année dernière, a 50 pieds de longueur, 20 pieds de largeur, et de 5 à 10 pieds de hauteur.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $899.88, pour le prolongement du brise-lames en ce lieu, prolongement qui consiste en un ouvrage en encaissement solidement construit, de 60 pieds de longueur, de 20 à 27 pieds de largeur et de 11 à 16 pieds de hauteur.

Ces travaux ne sont pas encore tout à fait achevés et il faudra dépenser environ $300 pour leur achèvement.

Les grandes marées atteignent ici 24 pieds.

LITCHFIELD.

Litchfield, comté d'Annapolis, village dont les habitants s'occupent à la pêche et à l'agriculture, se trouve sur la côte sud de la baie de Fundy, à 14 milles au nord-est de Digby-Gut.

En 1904-05, le ministère commença en ce lieu la construction d'un brise-lames qui fut achevé et prolongé les trois années suivantes. On trouvera les détails de l'exécution de ces travaux dans le rapport annuel de 1911-12.

En 1912-13, on dépensa la somme de $2,578.21, pour achever le prolongement de 60 pieds commencé l'année précédente, et pour la construction d'un prolongement supplémentaire de 80 pieds de longueur.

Il reste à achever la construction de la partie supérieure du nouveau prolongement, sur une hauteur de 6 pieds, pour son achèvement, travaux qui coûteront environ $1,400.

LITTLE-HARBOUR (LOWER-L'ARDOISE).

Little-Harbour (Lower-L'Ardoise), comté de Richmond, est situé sur la côte Atlantique de l'île du Cap-Breton, 9 milles environ à l'est de l'entrée du Passage Lennox, et un mille au sud du brise-lames de L'Ardoise.

En 1911-12, un montant de $711.07 fut dépensé pour l'achat du bois rond requis pour la construction d'un petit brise-lames, destiné à protéger la grève d'atterrissage des pêcheurs. En 1912-13, le reste des matériaux fut acheté et l'ouvrage fut construit au coût de $1,457.32.

L'ouvrage proposé a une longueur de 175 pieds, par 15 pieds de largeur; il est construit en caissons de bois indigène, à parements ouverts, rempli de lest solide, et se prolonge jusqu'à un pied environ au-dessous du niveau de l'eau basse des grandes marées, qui montent de 5 pieds à cet endroit.

Les dépenses totales pour l'année 1912-13, se montent à $

LITTLE-NARROWS.

Little-Narrows (Nord), comté d'Inverness, est situé sur le côté nord de Little-Narrows, un retrécissement du chenal de Saint-Patrice, un bras des lacs Bras-d'Or, 7 milles environ à l'est de Whycocomagh, et 15 milles à l'ouest de Baddeck.

En 1908-09, la somme de $140.38 a été dépensée pour acheter une partie des matériaux nécessaires à la construction d'un quai qui doit se prolonger 70 pieds jusqu'à une profondeur de 12 pieds d'eau au bas niveau du lac, et comprendre une culée en pierre au rivage, de 14 pieds de longueur par 16 pieds de largeur, une partie centrale en pilotis, de 56 pieds de longueur par 16 pieds de largeur, avec un "L", du côté ouest de l'extrémité extérieure, de 16 x 16 pieds; les pilotis de supports, les défenses et les poteaux d'amarrage.

Durant l'exercice financier de 1909-10, la somme de $198.06 a été dépensée pour acheter le bois créosoté et le reste des matériaux nécessaires; construire la culée; enfoncer les pilotis et poser leurs chapeaux, les défenses et les poteaux d'amarrage.

En 1912-13, une somme de $563.10 fut dépensée pour terminer la construction du quai, commencée en 1909-10.

LITTLE-NARROWS (SUD).

Little-Narrows (Sud), comté de Victoria, est situé sur le côté sud de Little-Narrows, un rétrécissement du chenal de Saint-Patrice, un bras des lacs Bras-d'Or, 7 milles environ à l'est de Whycocomagh, et 15 milles à l'ouest de la ville de Baddeck.

Le premier quai fut construit par le ministère, en 1887-88; il comprenait une chaussée d'accès en pierre, de 10 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, au sommet, un caisson de 47½ pieds de longueur par 20 pieds de largeur, et une pile extérieure en pilotis, de 72 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, avec un retour en "L", de 40 x 20 pieds sur le côté ouest de l'extrémité extérieure. Après que le quai a été achevé un hangar à marchandises fut construit sur le côté ouest de la chaussée près du rivage.

A lo suite des dommages causés par le taret, il a fallu, en 1897-98, reconstuire l'extrémité extérieure. Une tête en forme de T, de 60 pieds de longueur a remplacé le bout du quai en "L", et les trois chevalets en pilotis de l'approche ont été renouvelés.

En 1901-02, on a fait de nouveau des réparations considérables, et, en 1902-03, la tête a été prolongée de 12 pieds par une structure en pilotis.

En 1908-09, la somme de $2,646.40 a été dépensée pour l'achat de tous les matérieux nécessaires, et pour reconstruire l'ouvrage en pilotis. Ce nouvel ouvrage se prolonge jusqu'à une profondeur d'eau de 18 pieds, au niveau de l'eau basse du lac. Il comprend une approche de 52 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, avec une tête en T, de 60 pieds sur le chenal par 32½ pieds de largeur. Tous les pilotis de support, des défenses et des poteaux d'amarrage, ainsi que les liernes, les moises et les blocs inférieurs sont en bois créosoté.

En 1912-13, une somme de $100 a été dépensée pour l'exécution de réparations temporaires au caisson du bout intérieur de l'ouvrage en pilotis, construit en 1887-88.

LITTLE-RIVER.

Little-River, comté de Digby, est situé sur la baie Sainte-Marie, ou sur le côté intérieur ou est de la péninsule communément appelé "Digby-Neck", à 5 milles au nord-est de Petit-Passage, et à 25 milles de la ville de Digby par voie de terre. La population de Little-River est de 400 à 500 habitants, dispersés sur un rayon d'à peu près deux milles. La majorité des habitants s'occupe à la pêche et quelques-uns à l'agriculture. On trouve dans ce village un établissement de conserves de hareng et d'aigrefin; la production annuelle de cette industrie est évaluée à environ $8,000. Un certain nombre de petits bateaux à vapeur font le service régulièrement entre les ports

de Weymouth, Meteghan, Yarmouth, Saint-Jean, N.-B., et font escale aussi dans les petits ports de Digby-Neck, trois ou quatre fois par semaine.

En novembre 1910, on signa un contrat au prix de $15,877.45, pour la construction en ce lieu d'un brise-lames qui servira en même temps d'appontement. C'est un ouvrage en encaissement solidement construit, chargé de pierres, de 150 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et de 12 à 16 pieds de hauteur, et dont la partie inférieure a été revêtue au moyen de madriers de 4 pouces créosotés. Les travaux ont été achevés le 10 octobre 1911.

En 1911-12, on a dépensé la somme de $891.18, pour la construction d'une chaussée d'accès au brise-lames.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $84.71, pour l'enlèvement de quelques blocs erratiques qui gisaient le long du brise-lames près de la laisse de la marée, et pour miner et enlever une petite chaîne de rochers qui existait dans le poste d'amarrage au brise-lames.

En outre, on a dépensé $299.10 pour la construction d'un entrepôt sur le brise-lames, qui servira au trafic local et à l'exportation.

LIVERPOOL.

Dragage.

Liverpool est le chef-lieu du comté de Queen et est situé à la tête de la baie de Liverpool. C'est le port d'expédition le plus important de la côte sud de la Nouvelle-Ecosse. Population, environ 2,800.

Les vaisseaux qui ont fréquenté ce port avaient un tonnage total de 38 à 40 mille tonnes. Environ 80 de ces vaisseaux, ayant un tonnage variant entre 9 et 200 tonnes, appartiennent à des armateurs de cet endroit. Ces vaisseaux peuvent avoir un tonnage total d'environ 8,500 tonnes.

Du dragage était nécessaire pour élargir de 200 à 300 pieds le chenal et le prolonger d'environ 700 pieds, lui donnant ainsi une longueur totale de 3,800 pieds. Il fallait aussi le creuser sur son entière longueur afin de lui donner une profondeur de 15 pieds à l'eau basse des grandes marées. Tout ce dragage était nécessité par l'emploi de vaisseaux à plus fort tirant d'eau, pour le transport du bois de sciage et de pulpe. Le montant total de l'excavation requise fut évalué à 122,066 verges cubes, mesurées sur place. Les matériaux à excaver étaient de nature différente, on estima qu'il y avait environ 16,700 verges cubes de sable, 41,500 verges cubes de bran de scie mélangé avec de la boue et 63,356 verges cubes de boue.

Ce travail fut commencé le 19 avril et discontinué le 18 décembre 1912; pendant cette période 106,860 verges cubes de déblais furent enlevées. L'ouvrage fut commencé près du pont qui traverse la rivière et continué sur une largeur de 300 pieds en descendant jusqu'à un endroit où on rencontra du roc. De là le travail d'excavation fut continué sur une largeur de 200 pieds jusqu'à ce qu'une partie de la barre ait été draguée.

Vers le milieu de la saison, au cours des travaux, le capitaine de la drague fit rapport qu'il avait rencontré du roc sur une longueur de 300 pieds et sur une largeur de 50 à 60 pieds et que ce roc devait être enlevé avant que le dragage fut possible. On obtint la permission nécessaire pour exécuter ce travail qui fut commencé le 17 septembre et terminé le 15 novembre. Durant cette période 882 tonnes de roc furent enlevées à un coût moyen de $5.50 par tonne. Ces pierres étaient enlisées dans un lit de boue, d'une profondeur variant entre un pied et 3½ pieds, et l'ouvrage fut retardé en conséquence. On parvint cependant à déblayer une lisière de 30 pieds de largeur et 350 pieds de longueur.

On peut considérer l'ouvrage comme terminé, bien que le chenal ait été rétréci de 300 à 275 pieds sur une distance de 300 pieds. Les grandes mers montent de 6 pieds, et les mortes-mers de 3½ pieds.

LIVINGSTON-COVE.

L'anse Livingston, comté d'Antigonish, se trouve sur le côté sud du détroit de Northumberland, à environ 2 milles au sud-ouest du cap George.

Afin de fournir un abri aux bateaux de pêche de cette région, et un débarcadère pour les vapeurs et les petits navires, le ministère y fit construire une jetée qui atteint un fond de 9 pieds aux basses eaux. Cette jetée fut achevée en 1903.

La construction a 312 pieds de longueur et on y accède par une route de 105 pieds de longueur qui traverse une levée naturelle en glaise. Quant à la jetée, elle consiste en un massif continu qui comprend une culée avec murs de soutènement en pierres, longue de 30 pieds et large de 18 à son couronnement; un ouvrage en encaissement de 80 pieds de longueur et de 19 pieds de largeur, et un prolongement en encaissement de 202 pieds de longueur et de 24 pids de largeur, muni d'un "L" qui mesure 24 x 24 pieds, à la partie sud de son extrémité du large.

En 1912-13, la somme de $2,299.76 a été dépensée pour l'exécution presque en entier, d'un prolongement de 24 x 80 pieds, et pour le renouvellement d'une partie du lest et du plancher du vieil ouvrage.

Les travaux ont été poursuivis du 20 au 29 juin, du 1er au 31 juillet, du 1er au 29 août, du 2 au 6 octobre, du 17 au 31 octobre, et du 4 au 8 novembre.

LOUIS-HEAD.

Louis-Head est situé à la tête de l'embouchure de la rivière des Sables, à 5 milles environ de la gare de Lockport. Ce village compte 350 habitants environ qui, à l'exception de quelques-uns d'entre eux livrés à la culture, s'occupent à la pêche. On compte 35 bateaux de pêche environ, de 3 à 4 pieds de tirant d'eau, dont le plus grand nombre sont automobiles. Ce lieu offre actuellement un meilleur mouillage et les bateaux qui le fréquentent augmentent en nombre et en capacité.

Le brise-lames construit en ce lieu en 1892 a 150 pieds de longueur, 20 pieds de largeur au sommet et est à talus de pierres perdues, ménagé sur le côté extérieur. Il consiste en un encaissement continu, à revêtement sur sa face extérieure, et sa hauteur est de 23 pieds à l'extrémité du large, et il est pourvu d'un parapet en bois ou brise-lames sur toute sa longueur, de 4½ pieds de hauteur, disposé en pièces de 10 x 12 pieds superposées, avec poteaux de 10 x 12 pouces intercalés; en outre, des genoux faits de grosses pièces de bois assujettissent le parapet au corps de l'ouvrage.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $4,099.96 pour les réparations du prolongement du vieil ouvrage. Commencés le 3 juin, les travaux ont été achevés le 23 octobre 1912. La longueur du prolongement est de 65 pieds. On l'a chargé de pierres jusqu'au couronnement, planchéié et revêtu, et on a de plus réparé le vieil ouvrage. Il reste encore à faire les réparations d'environ un tiers du vieil ouvrage. Ce prolongement est de la même largeur et de la même forme que le vieux brise-lames, excepté à son extrémité du large où sa hauteur est de 25 pieds au lieu de 23.

Depuis l'achèvement des travaux, un affouillement s'est produit en dessous de l'extrémité extérieure du brise-lames qui repose sur un fond à 14 pieds de profondeur au-dessous du niveau des basses eaux des grandes marées ordinaires. Cet affouillement a produit l'affaissement de l'ouvrage, d'environ 2 pieds. Ces dévastations ont eu lieu en novembre 1912. On en a fait l'examen en mars 1913, mais aucun autre affaissement ne s'était produit; en sorte qu'en exhaussant l'ouvrage de 2 pieds, le brise-lames sera rétabli dans son état premier. Les grandes marées sont à 7 pieds, et les petites marées à 4½ pieds.

LUNENBURG.

La ville de Lunenburg, est située sur la côte de l'Atlantique et a une population d'environ 4,000 âmes. Sous le rapport de la pêche, Lunenburg est la ville la plus importante du Canada; il s'y fait un commerce de poisson d'environ un million de dollars par année. Des armateurs de l'endroit sont propriétaires d'une flottille d'environ 100 bateaux pêcheurs.

On y a dragué du sable et de la boue en avant et à proximité des quais, jusqu'à une profondeur de 17 pieds, à eau basse, afin de procurer un mouillage sûr aux vaisseaux.

181,709 verges cubes de boue et de sable ont été enlevées, au taux de 27½ cents par verge.

MABOU-HARBOUR (PORT-MABOU).

Port-Mabou, comté d'Inverness, est situé sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à 6 milles au nord-est de Port-Hood.

Jadis son entrée se trouvait à l'extrémité sud d'une série de dunes, et suivait un chenal tortueux qui n'offrait qu'un tirant d'eau de quatre pieds aux plus basses mers, cependant qu'une barre de sable l'obstruait.

En 1872, on entreprit de creuser un nouveau chenal à travers les dunes de sable et à l'extrémité nord.

En 1876, on acheva une jetée de 835 pieds de longueur construite du côté sud du nouveau chenal, et, la même année, on obstrua l'ancien chenal. De 1876 à 1899, on a fait des dépenses, presque tous les ans, pour draguer, réparer la jetée, construire un ouvrage en fascines et pierres à sa partie sud, et établir des ouvrages de protection du côté nord du chenal.

A l'achèvement des réparations entreprises en 1908-09, les constructions étaient:—

Du côté sud, les restes d'une jetée de 835 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, baignée par 12 pieds d'eau environ aux plus basses marées, et à talus à partir de 10 pieds au-dessous des plus basses eaux du côté du large, et de 2 pieds au-dessus des plus basses eaux du côté opposé.

Une construction en fascines et pierres de différentes largeurs, s'étendant vers le large, à partir de l'extrémité du large de la jetée, sur une longueur de 1,600 pieds environ, et dont l'extrémité du côté de terre avait 8 pieds au-dessus des plus basses eaux, et l'extrémité du large 5 pieds au-dessous.

Une construction en fascines et pierres, en arrière de la jetée, de 800 pieds de longueur, de 10 à 12 pieds de largeur à son couronnement, et de 7 pieds de hauteur en moyenne.

Une construction en pierre et en fascines, de 330 pieds de longueur, à partir de 1 pied jusqu'à 5 pieds au-dessus de l'eau haute, fermant la première entrée.

Sur le côté nord: cinq éperons en pilotis et fascines, dont quatre ont de 75 à 85 pieds de longueur, et une a 45 pieds de longueur.

En 1903, le minimum de la profondeur de l'eau à marée basse, sur la barre, était de 6 pieds 3 pouces, à une distance d'environ 600 pieds au large de la tête de la jetée. En juillet 1906, on augmenta cette profondeur d'eau jusqu'à 16 pieds, d'après le rapport de 1906-07. En novembre 1907, cette profondeur avait diminué jusqu'à 13 pieds, et au mois de juillet 1908, il n'y avait plus que 9 pieds.

En 1910-11, on a exhaussé, sur une distance de 370 pieds, la structure en fascines et en pierre qui s'étend en dehors de l'extrémité extérieure de la jetée.

En 1911-12, on a dépensé, par de l'ouvrage à la journée, une somme de $4,166.66 pour allonger encore de 135 pieds la structure ci-dessus mentionnée.

Au cours de l'année terminée le 31 mars 1913, on a dépensé $1,999.85 pour continuer, par de l'ouvrage à la journée, la reconstruction du brise-lames du côté sud de l'entrée, qui avait été commencée en 1910-11 et continuée en 1911-12.

Le nouvel ouvrage comprend: une construction en fascines et en pierre, jusqu'au niveau de l'eau haute des grandes marées, de 12 pieds de largeur au sommet, avec des talus latéraux, ayant un fruit de ½ dans 1, laquelle construction est recouverte d'un talus et d'un massif en grosses pierres de carrière, de 9 pieds de largeur à une hauteur de 3½ pieds au-dessus du niveau de l'eau haute des grandes marées, avec un fruit de 2 dans 1 sur les côtés; le sommet de ce prolongement nouveau est arrondi à une hauteur de 4½ pieds au-dessus des grandes marées.

MABOU.

Le havre de Mabou, comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, et le village Mabou est situé sur la rive nord de la rivière Mabou, que franchit un pont public, à la tête de la navigation, à 4 milles de sa sortie dans le golfe Saint-Laurent. En 1904-05-06-07, le ministère a construit directement en aval du pont, côté sud-ouest un petit quai à l'usage du trafic local par eau, et pour servir de débarcadère aux bateaux à vapeur côtiers. Le chenal d'accès au quai, à partir de la mer, a une profondeur d'eau de pas moins de 10 pieds aux basses eaux; mais il est très étroit, et les vapeurs et autres bâtiments éprouvent une grande difficulté à virer vis-à-vis le quai. Afin d'offrir un virage facile en ce lieu, on a conclu un accord avec la *Atlantic Dredging Company* de Louisbourg, pour le creusement, à dix pieds de profondeur d'eau à basse mer, d'un bassin de virage devant le quai, de 150 pieds de largeur et de 500 pieds de longueur, comportant l'enlèvement d'un volume de 14,000 verges cubes de vase cubée au chaland.

La drague *Pepperell,* a commencé ses opérations en ce lieu, le 3 octobre 1912, pour les achever le 31 octobre, enlevant durant cette période 14,400 verges cubes de matières, sur le prix de 30 cents par verge cube, donnant la somme de $4,320.

MACKAY'S-POINT.

Mackay's-Point, comté de Victoria, est une petite colonie qui se trouve sur le côté sud de l'entrée du chenal Saint-Patrice, l'un des bras des lacs Bras-d'Or, et à environ 2½ milles par eau de la ville de Baddeck.

Les dragages en ce lieu ont été exécutés pour approfondir un haut-fond dans le chenal d'accès au quai public, du côté est.

La drague *Cape Breton* du ministère a exécuté ces dragages entre le 27 et le 31 mai 1912, et pendant cette période on a extrait un volume de 4,200 verges cubes de glaise, de gravier et de tuf cubés à chaland.

MAITLAND.

Maitland, comté de Hants, est situé à l'embouchure de la rivière Shubénacadie qui se jette dans le bassin de Minas, grand estuaire de la baie de Fundy. Ce village compte environ 1,500 habitants. Entre 1873 et 1876, le ministère a dépensé $6,342 pour la construction d'un quai public à Maitland, et depuis, on a dépensé une somme supplémentaire de $2,142.76, pour les réparations de l'ouvrage. Pendant l'exercice 1911-12, on a dépensé la somme de $142.11, pour l'achat de madriers et autres matériaux destinés aux réparations urgentes de la partie supérieure du quai. La dépense qu'entraîneront ces réparations sera imputée sur l'allocation de 1912-13.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $499.45, en ce lieu, dont la somme de $77.20, a été employée pour les réparations exécutées avec les matériaux achetés l'année précédente et dont le reste, à savoir: $422.25, a été employé pour l'achat de matériaux supplémentaires destinés à d'autres réparations, dont la dépense sera imputée sur le budget de 1913-14.

Commencés le 6 septembre, les travaux ont été suspendus le 5 octobre.

MARGAREE (ILE).

L'Ile de Margaree, comté d'Inverness, est située dans le golfe Saint-Laurent, à 2½ milles au large de la côte ouest de l'île du Cap-Breton, et à 27 milles au nord-est de Port-Hood.

En 1899-1900, un quai fut commencé sur le côté est et près de l'extrémité sud de l'île; ce quai fut terminé en 1901-2. Il a 100 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, et comprend: un bloc en encaissement de 28 pieds, dont le côté sud a été fortifié par un mur en béton de 18 pieds de longueur, 4 pieds de largeur, sur une hauteur moyenne de 7 pieds; et un caisson de 72 pieds de longueur, dont les 40 pieds extérieurs ont été reconstruits en 1909-10. On a fait aussi des réparations et placé du lest nouveau dans le caisson contigu; ces divers travaux ont coûté $1,725.90.

En 1910-11, on a dépensé la somme de $245.54 pour payer des comptes pour des matériaux achetés en 1909-10, et réparer et lester le caisson extérieur de 40 pieds.

En 1911-12, on a employé $665.75 pour réparer l'extrémité extérieure du brise-lames, qui avait été sérieusement endommagé par une violente tempête. Ces réparations consistaient à remettre du lest et des madriers dans le caisson extérieur, et à ériger un talus de pierre sur le côté ouest de l'extrémité intérieure de l'ouvrage.

En 1912-13, une somme de $435.11 a été dépensée pour replacer du lest dans certaines parties du quai et pour lambrisser la face du large et le bout.

MARGARETVILLE.

Margaretville, comté d'Annapolis, est le village le plus important de la côte sud de la baie de Fundy. Il est situé entre la lagune de Digby et la baie Scott, à 42 milles au nord-est de la lagune, à 36 milles au sud-ouest de la baie, et à 9 milles au nord de Middleton, une importante station du chemin de fer *Dominion Atlantic.* Margaretville a une population d'environ 500 habitants qui s'occupent à la pêche et à l'agriculture.

En 1837, une jetée fut commencée en ce lieu par le gouvernement provincial. En 1871, elle passa sous le contrôle du ministère des Travaux publics, et depuis, elle fut fréquemment remise à neuf, prolongée et réparée. On trouvera tous les détails de ces travaux dans les rapports annuels de 1907-08 et 1911-12.

En 1912-13, on dépensa la somme de $2,000, dans des réparations et des renouvellements à l'extrémité du rivage de l'ouvrage, lesquels consistèrent dans la reconstruction d'une partie de la jetée, sur une longueur de 60 pieds à l'extrémité du rivage, du côté de la mer, et sur une largeur de 10 pieds et une hauteur de 12 à 15 pieds, qui avait été emportée dernièrement par les grosses mers; en outre, on renouvela l'ouvrage à partir de ce dernier tronçon, sur une longueur de 40 pieds vers le large et un certain nombre de défenses, et une partie du plancher du brise-lames sur la moitié de sa longueur, du côté du rivage.

PORT-MARGARET.

Port-Margaret, comté d'Inverness, se trouve à l'embouchure de la rivière Margaret, grand cours d'eau qui se jette dans le golfe Saint-Laurent sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à environ 20 milles au nord d'Inverness.

Dans le but d'améliorer le lieu de débarquement vis-à-vis les huttes des pêcheurs à l'intérieur du banc en ce lieu, un arrêté du Conseil du 22 mai 1912 autorisa l'acceptation de la soumission de la *Atlantic Dredging Company,* de Louisbourg, N.-E., pour le dragage d'un bassin de 800 pieds de longueur et de 50 pieds de largeur à une profondeur de 8 pieds à basse mer, comportant l'enlèvement d'environ 15,000 verges cubes de vase cubée au chaland, sur le prix de 40 cents la verge cube ou entraînant une dépense totale de $6,000. Subséquemment, on autorisa l'enlèvement d'un cube supplémentaire de 2,100 verges sur le prix pour l'élargissement du bassin.

Le 8 juillet 1912, la drague *Pepperell* commença les dragages en ce lieu qu'elle poursuivit jusqu'au 26 septembre suivant, date à laquelle les travaux avaient été achevés. La quantité totale de matières extraites, s'est élevée à 16,415 verges cubes de vase pour le prix de $6,556.

MELFORD.

Melford, comté de Guysboro, est un établissement qui se déploie sur une longueur de 4 milles le long de la rive est du détroit de Canso, à environ 8 milles de Mulgrave.

Le 1er septembre 1911, on a passé un contrat pour la construction d'un quai, au prix de $5,394 à Reeve's-Cove.

Subséquemment, on a décidé de construire le quai à Miller's-Cove, au prix supplémentaire de $1,900.

Les travaux de construction ont été commencés le 10 juin et ont été achevés le 21 août 1912.

Le quai comprend un massif en encaissement et un ouvrage avec travées, de 300 pieds de longueur muni d'un "L" de 20 x 20 pieds à l'extrémité du large, construit en bois rond indigène, avec parements à claire-voie et traversines de bois rond, avec un abord de 36 pieds de longueur et 20 pieds de largeur à son couronnement, consistant en une culée remplie de pierres avec murailles latérales et extérieures de maçonnerie en galets couronnés d'une couche de gravier. A l'extrémité du large la profondeur est de 9½ pieds aux plus hautes eaux. La mer marne de 6 pieds.

En outre du montant compris dans le contrat, une somme de $105.94 a été dépensée pour la construction d'une chaussée clôturée offrant accès au chemin public. Les travaux ont été exécutés du 18 au 29 octobre 1912.

Dépense totale au 31 mars 1913, $7,399.94.

MERIGOMISH.

Le havre de Merigomish, comté de Pictou, se trouve sur la côte sud du détroit de Northumberland, à 10 milles à l'est de l'entrée du havre de Pictou.

En 1880, un quai a été construit dans une anse à l'est de la pointe Hardwood, à environ 1 mille de la gare de Merigomish sur l'Intercolonial, et en 1898-99 et 1900, un prolongement de 100 pieds de longueur a été établi, consistant en un ouvrage sur pilotis. Le quai avait alors une longueur de 254 pieds et une largeur de 20 pieds comprenant un abord de 70 pieds de longueur consistant en une culée avec murailles de soutènement.

L'ouvrage comprend aussi un massif en encaissement, une construction de 84 pieds de longueur avec baies, et un pilotage de 100 pieds de longueur, avec une cale à inclinaison à l'extrémité du large. Il y a une profondeur de 1 pied aux plus basses eaux à l'extrémité du large et la mer marne de 5½ pieds aux grandes marées.

En 1901-02, la somme de $89.83 a été dépensée pour la construction d'un petit entrepôt de 10 x 16 pieds établi sur des poteaux de 7 pieds à l'extrémité de terre de l'abord, et pour des réparations à l'abord.

En 1911-12, on a dépensé la somme de $498.89 pour l'achat du bois destiné aux réparations du quai.

En 1912-13, la somme de $387.63 a été dépensée pour achever les réparations du quai pour lesquelles les matériaux avaient été achetés en 1910-11, et aussi pour la pose de pierres dans l'abord. Les travaux ont été exécutés du 7 au 31 août, du 12 au 17 septembre et du 2 au 12 octobre.

MERIGOMISH (ILE BIG).

L'île Big, Merigomish, comté de Pictou, se trouve sur le détroit de Northumberland, à environ 10 milles à l'est de l'entrée du havre de Pictou. Elle s'étend sur une

longueur de 3¼ milles et une largeur de 1⅛ mille, et comprend, avec le banc de sable reliant son extrémité est à la terre ferme, la partie nord du havre de Merigomish.

Un quai construit en 1899-1900, sur la rive sud de l'île, comprend un massif en encaissement et un ouvrage avec baies d'une longueur de 95 pieds, atteignant une profondeur de 2 pieds 6 pouces aux plus hautes eaux. La mer marne de 5½ pieds aux grandes marées.

En 1910-11, on a dépensé la somme de $782.65 pour le prolongement du quai d'une longueur de 35 pieds, atteignant une profondeur de 4 pieds aux plus basses eaux, et aussi pour des réparations au vieil ouvrage.

Le prolongement comprend un massif en encaissement de 15 x 40 pieds en alignement avec le vieil ouvrage, avec une travée de 20 pieds.

En 1912-13, la somme de $249.94 a été dépensée pour renouveler les lisses, le planchéiage et quelques défenses du vieil ouvrage.

Les travaux ont été exécutés du 15 au 31 août et du 2 au 10 septembre.

METEGHAN.

Meteghan, comté de Digby, est situé sur la côte sud de la baie Sainte-Marie, à 25 milles au nord de Yarmouth, à 20 milles au sud de Weymouth, à 2½ milles de la rivière Meteghan, et à 40 milles au sud de Digby, chef-lieu du comté.

Après Digby et Yarmouth, Meteghan est l'établissement le plus important de la baie; on y compte 1,000 habitants qui s'occupent à la pêche, à l'agriculture et à l'industrie du bois et du commerce en général. Les travaux du havre consistent en un brise-lames et en un débarcadère, en encaissement de bois indigène, construits en 1837 et 1860 par le gouvernement provincial conjointement avec les habitants. Le débarcadère a 200 pieds de longueur et 20 pieds de largeur. Le brise-lames a 925 pieds de longueur avec un "L" de 85 pieds à l'extrémité du large.

Depuis 1875, le ministère a dépensé en ce lieu plusieurs sommes pour des travaux de réparations et de réfections, dont on trouvera les détails dans le rapport annuel de 1911-12.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $4,403.72, pour la reconstruction d'une partie du quai et son prolongement. On a démoli la partie centrale du vieil ouvrage sur une longueur de 50 pieds, une largeur de 17 pieds et une hauteur de 6 pieds, laquelle on a reconstruite; en outre, on a démoli entièrement et reconstruit un tronçon du quai sur une longueur de 50 pieds vers le large à partir du centre, et ce, sur une largeur de 21 pieds et une hauteur de 20 pieds. A l'extrémité de l'ouvrage, on a construit un prolongement de 50 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et 24 pieds de hauteur. Tous ces ouvrages ont été exécutés en encaissements de bois indigène, chargés de pierres.

METEGHAN (RIVIÈRE).

La rivière Meteghan, comté de Digby, se jette dans la baie de Fundy, à l'entrée de la baie Sainte-Marie, presque directement vis-à-vis Grand-Passage. Le village à l'embouchure de la rivière, est à 20 milles au sud de Weymouth, à 28 milles au nord de Yarmouth, et à 2½ milles au nord de Meteghan, ou Meteghan-Cove. Ce village compte environ 500 habitants, qui s'occupent à l'agriculture, à la pêche et à l'exportation du bois de commerce. Les travaux ici, qui ont été exécutés avant la Confédération, probablement aux frais communs des habitants et du gouvernement provincial, consistent en deux brise-lames, établis respectivement de chaque côté de l'embouchure de la rivière, pour former un mouillage d'environ 5 acres en superficie et d'une profondeur d'eau de 10 à 15 pieds aux hautes eaux des grandes marées ordinaires.

Depuis 1873, le ministère a dépensé en ce lieu plusieurs sommes en réparations, prolongements et améliorations, dont on trouvera tous les détails d'exécution dans les rapports annuels de 1908-09 et 1911-12.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $2,597.33, pour la construction d'un prolongement au brise-lames nord. Ce nouvel ouvrage en encaissement a 70 pieds de longueur, 25 pieds de largeur et de 10 à 14 pieds de hauteur. On a aussi exécuté les réparations en général des brise-lames nord et sud.

MILFORD-HAVEN.

Milford-Haven, comté de Guysboro, est un grand bras de mer situé à la tête de la baie de Chedaboucto. Une barre extérieure sur laquelle il y a une profondeur de 17 pieds offre un obstacle à la navigation à son entrée, ainsi qu'une autre barre intérieure avec une profondeur de 13 pieds aux basses eaux. Guysboro, le chef-lieu du comté se trouve situé avantageusement sur la rive ouest du havre, avec une bonne profondeur d'eau jusque près des quais. Ce bras de mer est navigable jusqu'au goulet à environ 4 milles à l'intérieur, où la profondeur est de 9½ pieds, aux basses eaux. Les bateaux d'un faible tirant d'eau peuvent remonter jusqu'à 3 milles plus loin, et les petites embarcations peuvent atteindre jusqu'à la laisse de la marée, à 8½ milles de l'entrée.

Le goulet était autrefois traversé par un vieux pont tournant qui a été remplacé par un nouveau pont, construit en 1902, à 250 pieds plus à l'intérieur. Les piliers du vieux pont abattus à ras du niveau des basses eaux étaient devenus un obstacle à la navigation et ont causé la perte d'un vaisseau. A la suite d'un examen fait l'année dernière, on a constaté que le sommet du pilier du centre et de celui du côté de l'ouest étaient à une profondeur de 10 et 6 pieds respectivement au-dessous des basses eaux et que le sommet du pilier du côté est, était au niveau des basses eaux.

En 1911-12, on a dépensé la somme de $136.84 pour l'achat et l'emmagasinage de dynamite et de fusées devant servir à faire disparaître ces obstructions.

En 1912-13, la somme de $322 a été dépensée pour abattre à ras du niveau de 11 pieds au-dessous des basses eaux le pilier à l'est du pilier du centre, après avoir constaté qu'il constituait le seul obstacle à la navigation.

La marée marne de 7 pieds en ce lieu.

Les travaux ont été exécutés du 23 au 31 juillet, et du 1er au 7 août.

MILL-COVE.

Mill-Cove, est situé sur le côté ouest du havre d'Halifax et offre un mouillage sûr à un certain nombre de petits vaisseaux. Il y a une cale de halage à cet endroit et il s'y fait un montant considérable d'affaires. Un grand nombre de steamers arrêtent à la manufacture de chaudières située à cetendroit pour y subir des réparations. Les compagnies John P. Mott et Cie, manufacturiers de savon et de confiseries, *Dartmouth Rolling Mills* et *Dominion Molasses Co.*, ont leurs quais à Mill-Cove et y font beaucoup d'affaires.

Le travail a eu pour but le creusage de l'anse jusqu'à 13 pieds, à eau basse, pour l'accommodation du trafic.

60,243 verges cubes de boue et de cailloux ont été enlevées au taux de 29 cents par verge cube.

MILL-CREEK.

Mill-Creek, comté de King, petite colonie agricole qui compte environ 200 à 300 habitants, est située sur la rive est du bassin de Minas, à 3 milles au sud du Cap-Blomidon et à environ 4 milles au nord de Kingsport, le terminus d'une ligne secondaire du chemin de fer *Dominion Atlantic.*

Il y a environ 20 ans, les habitants commencèrent en ce lieu la construction d'un petit appontement sur pilotis; mais leurs ressources s'étant épuisées, ils se trouvèrent dans l'impossibilité de l'achever. L'ouvrage inachevé avait 160 pieds de longueur et de 20 à 25 pieds de largeur. Entre 1899 et 1911, le ministère a dépensé en ce lieu

plusieurs sommes pour réparations, réfections et prolongements, dont on trouvera les détails d'exécution dans les rapports annuels de 1906-07 et 1910-11.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $1,000, pour la reconstruction de la partie du rivage de l'appontement en pierres et fascines sur une longueur de 140 pieds. En sous-œuvre de la partie de l'ouvrage sur pilotis à son extrémité du rivage, on a construit un tronçon en encaissement de 40 pieds de longueur, de 12 pieds de largeur et de 4 à 8 pieds de hauteur, pour empêcher le sable et le gravier d'y pénétrer. En outre, on a renouvelé la plate-forme du corps de l'appontement sur une longueur de 125 pieds.

Les grandes marées parviennent à 45 pieds.

GOULET MIRA.

La rivière Mira, comté du Cap-Breton, est un grand cours d'eau qui se jette dans l'océan Atlantique à la baie Mira, à environ 14 milles au sud-est de la ville de Sydney.

La rivière est navigable pour les goélettes et les bateaux à vapeur d'un tirant d'eau de plus de 6 pieds sur une distance d'environ 24 milles à partir de l'entrée du goulet Mira; mais ici, existe une barre de 1,100 pieds de largeur où l'on ne trouve qu'une profondeur d'eau de 4 pieds à basse mer.

Pendant l'exercice 1912-13, on a autorisé la dépense de $950 pour l'amélioration du chenal à travers la barre, et sur cette somme on a dépensé $940.61, pour creuser le chenal à travers la barre, au moyen d'une ravale, à une profondeur de 7 pieds à basse mer, sur une largeur d'environ 80 pieds. On a enlevé dans ces dragages environ 8,500 verges cubes des matières cubées *in situ*.

Les travaux ont été exécutés à la journée et ils ont consisté à remuer le sable et les coquillages qui constituent la barre, au moyen d'une herse à ressort mue par un bateau automobile, ce qui a permis aux contre-courants de marées qui ont ici une vitesse de 6 milles à l'heure de charrier ces matières légères au large dans la mer. Ce procédé était nouveau, et il a eu plein succès. L'équipage se composait d'un chef, d'un mécanicien et de deux hommes.

MORDEN.

Morden, comté de King, jadis appelé French-Cross, est un petit village de pêcheurs et d'agriculteurs dont le nombre s'élève à 150 environ Il est situé sur la côte sud de la baie de Fundy, à cinquante milles au nord-est de la lagune de Digby et à neuf milles au nord de la station d'Aylesford, sur le chemin de fer *Dominion Atlantic*. La jetée ou brise-lames en ce lieu fut commencée en 1843, à frais communs, par les habitants de la localité et le gouvernement provincial,. Sa longueur est de 365 pieds et sa largeur varie de 28 à 45 pieds, et sa hauteur est de 10 à 26 pieds. On y a exécuté de nombreuses réparations, renouvellements et prolongements, dont on trouvera tous les détails dans les rapports annuels de 1904-05 et de 1911-12.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $300 pour reconstruire l'extrémité de terre de la face exposée à la mer du brise-lames sur une longueur de 42 pieds, qui était dans un état de délabrement absolu. Le nouvel ouvrage, de 11 pieds de largeur et de 10 à 12 pieds de hauteur, est en encaissement du type ordinaire.

MUSHABOOM.

Mushaboom, comté de Halifax, est situé sur la rive ouest et près de l'entrée du havre de Sheet. Ce lieu offre un abri très sûr aux bateaux des pêcheurs qui sont ou nombre d'environ 150 à Mushaboom. La flottille de pêche se compose de 30 bateaux bien équipés, et cette industrie réalise annuellement 500 quintaux de morue et 2,000 barils de hareng dont la valeur est de $10,000 à $12,000.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé $2,000 pour la construction d'un petit quai à Mushaboom; mais vu la difficulté qu'on a eu de se procurer les matériaux nécessaires, cet ouvrage n'a pas été achevé et sur cette somme on a dépensé $905.75, pour

la construction d'une chaussée d'accès en enrochements et pour la construction de l'un des cribs du quai.

Commencés le 3 juillet, les travaux ont été suspendus le 24 juillet 1912.

MUSQUODOBOIT.

Musquodoboit, port de douane important du comté de Halifax, est situé à 28 milles à l'est du havre de Halifax. On y compte trois magasins, trois hôtelleries, quatre scieries et ce village est desservi par la poste et les bureaux télégraphique et téléphonique. Les habitants de l'endroit dont le nombre est d'environ 500, s'occupent principalement à l'agriculture et à l'exploitation du bois de commerce. L'exportation annuelle du bois de construction en ce lieu s'élève à environ 11 millions de pieds. On n'y trouve pas de communications par chemin de fer, et tout transport se fait par bateaux entre Musquodoboit et Halifax.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $1,404.40, pour commencer la construction en ce lieu d'un quai en encaissement. On a construit un tronçon de 60 pieds de longueur avec l'adossement d'un ouvrage établi en travers, de 50 pieds de longueur, à l'extrémité extérieure, le tout sur une hauteur de 4 à 16 pieds; en outre, on a dépensé $127.74, pour l'achat du bois destiné aux travaux de l'an prochain. Vu la difficulté de se procurer la quantité de bois suffisante, on n'a pas pu achever l'exécution du quai, dont la dépense de l'achèvement sera imputée sur l'allocation de 1913-14.

Commencés le 27 août, les travaux ont été suspendus en décembre.

NECUM-TEUCH.

Necum-Teuch, comté de Halifax, est situé sur la côte orientale de la baie de Necum-Teuch, à l'embouchure de la rivière Mosers, à 68 milles, à vol d'oiseau, E.N.E., de Halifax, et à 6 milles de la rivière du Saumon. L'endroit compte 400 habitants livrés aux travaux des champs et à la coupe du bois.

En 1902-03-04, on a dépensé $5,211.58, pour la construction en ce lieu d'un appontement long de 394 pieds et large de 20 pieds, flanqué d'un " L " à l'extrémité du large, ayant un front de 40 pieds de longueur et une largeur de 30 pieds, et atteignant une profondeur de 16 pieds aux hautes eaux des grandes marées ordinaires. Pendant l'exercice 1910-11, on a employé la somme de $396, pour le planchéiage de l'appontement, en pièces de bois de 2 pouces sur toute sa longueur de 10 pieds, et pour la démolition et la reconstruction de la façade de l' " L ".

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $494.52, pour disposer un certain nombre de défenses le long de la face extérieur et du côté nord de l'ouvrage, et un faisceau de défenses boulonnées à chacun des angles. En outre, on a exhaussé la nouvelle partie de l'ouvrage qui se trouve en dedans du hangar, du côté nord, et posé de nouvelles lisses sur le côté extérieur du quai et renouvelé une partie du plancher.

L'ouvrage avait été endommagé par une tempête survenue en décembre.

Commencés le 8 juillet, les travaux ont été achevés le 30 juillet.

NEIL'S-HARBOUR.

Le Port-Neil, comté de Victoria, est situé sur le côté est de l'île du Cap-Breton, à mi-chemin environ entre Ingonish et les baies d'Aspy.

Ce port se trouve à l'entrée d'une petite baie ouverte au sud et au sud-est, et qui s'étend jusqu'à un demi-mille environ dans les terres. Il est abrité au nord et à l'est par la pointe Neil, promontoire élevé de 10 à 20 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux de printemps, mais il n'est pas sûr pendant les tourmentes du sud et du sud-est.

Port-Neil est une grande et importante station de pêche. Afin d'en protéger l'ancrage pendant les tempêtes du sud-est, on construisit, en 1901-2-3, un appontement à l'usage des petits navires et un brise-lames, atteignant 17 pieds de fond aux

basses eaux, et situé au delà de l'extrémité sud de la pointe Neil. Cette construction est reliée à la route publique par un chemin de 79 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, qui a nécessité une tranchée à travers le rivage. Le brise-lames est en bois équarri jointif sur ses faces, excepté à son extrémité de terre, sur une longueur de 44 pieds, où l'on a employé du bois rond du pays. Quand aux dimensions de l'autre partie, elles sont de 20 pieds de largeur sur une longueur de 114 pieds, à partir de l'extrémité de terre; 24 pieds de largeur sur une longueur de 80 pieds, faisant suite à la précédente, et de 56 pieds de largeur pour le reste, savoir sur une longueur de 32 pieds.

L'ouvrage est très solidement construit; il est à charge complète et muni d'un revêtement jointif sur ses faces du côté de la haute mer, à son extrémité du large, et sur sa face intérieure, sur une longueur de 112 pieds à partir de son extrémité du large. Sa substructure est en bois créosoté, et, du côté de la mer, il est protégé par un talus de pierre.

En 1904-5-6, plusieurs pierres et cailloux furent enlevés le long de la face intérieure du brise-lames, et la pierre du talus, qui s'était affaissée, fut haussée au moyen de 729 verges cubes de pierres qui furent disposées par-dessus. Au cours de 1907-8 une bourrasque ayant emporté par-dessus le brise-lames, une quantité de pierres d'à peu près 170 verges cubes, des scaphandriers furent employés pour les repêcher et elles furent replacées sur le talus.

Durant l'exercice révolu le 31 mars 1909, la somme de $778.76 fut dépensée pour exhausser le talus, sur le côté du large jusqu'à la ligne des hautes eaux; pour remplir en béton les interstices entre les pierres; poser de grandes pierres liaisonnées avec du ciment, sur une largeur d'environ 20 pieds, dans l'espace qui se trouve entre la falaise et l'extrémité intérieure du brise-lames, afin d'empêcher les vagues, à la mer haute, de déranger les pierres du talus. Une certaine quantité de pierres ayant été déversées à l'intérieur du brise-lames par la mer, des scaphandriers les retirèrent et les replacèrent sur le talus.

Au cours de l'année 1911-12, une somme de $207.10 fut dépensée pour faire les réparations nécessaires au plancher et au couronnement du brise-lames.

Durant l'année terminée le 31 mars 1913, $1,698.79 furent dépensés, à la journée, pour construire et placer six blocs en béton, de 10 pieds de longueur, 10 pieds de hauteur, 8 pieds de largeur à la base et 4 pieds de largeur au sommet. Ces blocs furent enclavés dans le talus en pierres, à eau basse, dans l'angle formé par le brise-lames et la partie en forme d'L, pour les renforcer.

NEWELLTON.

Newellton est situé sur l'île du cap aux Sables, à environ 1½ mille de Clarks-Harbour. En 1899, on a construit un appontement en ce lieu pour l'usage du bateau traversier qui fait le service entre Barrington et l'île du cap aux Sables. On a prolongé ce quai de temps à autre, et il est devenu l'un des ouvrages le plus important et le plus nécessaire au public sur cette côte. Cependant, les besoins toujours grandissants du commerce ont imposé les travaux de son agrandissement, en sorte que pendant l'exercice dernier, on a porté au budget la somme de $619.43 pour la construction d'un autre prolongement de 20 pieds de longueur. Commencés le 1er octobre, les travaux ont été interrompus le 16 décembre 1912.

L'ouvrage a été construit sur pilotis disposés en chevalets écartés de 10 pieds d'axe en axe. La façade du quai et son côté extérieur sont protégés par un pilotis jointif. Des défenses le protègent aussi, et il a été solidement assujetti, et tous les matériaux employés dans sa construction sont de la meilleure qualité, et les dimensions sont telles que stipulées au contrat. Les grandes marées sont à 10 pieds et les petites marées à 7 pieds.

NEW-HAVEN.

New-Haven, comté de Victoria, est une station de pêche importante située à la tête d'une petite anse, sur la côte Atlantique de l'extrémité nord de l'île du Cap-Breton, environ à mi-chemin entre la baie et le Cap-Nord.

En 1893-94, le ministère construisit un petit quai, dans la baie, pour l'usage des pêcheurs, ainsi qu'un petit pilier en caissons, de 64 pieds de longueur et 20 pieds de largeur pour protéger le côté sud.

Au cours de l'année expirée le 31 mars 1913, un montant de $1,435.54 fut dépensé pour réparer le pilier du sud et le prolonger de 24 pieds, ainsi que pour construire un petit quai de 72 pieds de longueur et 16 pieds de largeur sur le côté nord du dock.

NEWPORT-LANDING.

Newport-Landing, comté de Hants, est situé sur la rive est de la rivière Avon, deux milles en aval de la ville de Windsor, sur une langue de terre isolée, entre la rivière Sainte-Croix au sud, et la rivière Kennetcook au nord. La station de chemin de fer la plus rapprochée est Brooklyn, sur le chemin de fer Midland, distance de six milles environ. C'est un riche district agricole qui compte 500 habitants. La majeure partie du commerce se fait avec Windsor, par eau.

En 1904-05, on a dépensé la somme de $1,665.28, pour l'achat du bois destiné à l'entreprise d'un quai public. En 1905-06, on a dépensé la somme de $3,348.72, pour achever l'ouvrage. Le quai a 240 pieds de longueur, 35 pieds de largeur et 20 pieds de hauteur à son extrémité du large. La mer marne de 40 pieds.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $61.87, pour des réparations provisoires et le renouvellement d'une partie du plancher, d'un certain nombre de défenses, etc.

Commencés le 8 juillet, les travaux ont été achevés le 13 juillet 1912.

NORTH-RIVER (RIVIÈRE-DU-NORD).

North-River se jette dans le bras nord du havre de Sainte-Anne, sur la côte est de l'île du Cap-Breton.

Durant les années 1898-99-1900, le ministère construisit un quai à la Pointe-Seymour, sur le côté nord de l'embouchure de la rivière du Nord. Ce quai se prolonge jusqu'à une profondeur d'eau de 9 pieds à marée basse; il consiste en une chaussée d'accès, de 64 pieds de longueur par 16 pieds de largeur; un caisson et une travée de 63 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, et un prolongement en pilotis de bois créosoté, de 175 pieds de longueur par 20 pieds de largeur, avec un "L" de 20 x 20 pieds, à son extrémité extérieure.

Comme la superstructure du quai commençait à devenir délabrée par cause d'usure et de vétusté, durant l'exercice financier de 1908-09, la somme de $968.53 a été dépensée pour renouveler une partie des solives de plancher et remettre à neuf tout le plancher, le couronnement et les blocs placés entre les têtes des défenses en pilotis.

Au cours de l'exercice financier 1912-13, la somme de $1,399.11 fut dépensée pour terminer les réparations commencées en 1908-9. Les solives, les pièces de couronnement, une partie du plancher et toutes les défenses furent renouvelées. Le hangar à marchandises qui se trouvait sur l'"L", fut transporté plus en arrière, dans l'angle formé par le quai et l'"L", et placé sur une fondation indépendante, en pilotis.

NORTH-WEST-COVE.

North-West-Cove, est situé sur l'île Big-Tancook, la plus grande d'un grand nombre de petites îles dans Mahone Bay, sur la côte du comté de Lunenburg. Elle a environ 2½ milles dans sa plus grande longueur, du nord au sud, sur environ 1 mille dans

sa plus grande largeur, de l'est à l'ouest. Elle se trouve à 9 milles au nord-est de la ville de Lunenburg, à la même distance au sud-est de Chester, et à environ 2½ milles au sud-ouest de la péninsule d'Aspotogen, qui est la terre ferme la plus rapprochée. L'île a une population d'environ 600 habitants, vivant de pêche pour la plupart, mais cultivant aussi les légumes précoces pour la vente dans leur primeur. Le brise-lames qui se trouve sur le côté nord-ouest d'une grande anse à l'extrémité nord de l'île, a été construit en 1873 aux frais communs du ministère des Travaux publics et du gouvernement provincial, chacun ayant dépensé $2,000. L'ouvrage a 200 pieds de longueur avec un musoir à son extrémité du large, de 95 pieds, et il est établi partie en pilotis et partie en encaissement: le tronçon de 165 pieds de longueur étant en encaissement, et le reste y compris le musoir en "L" sur pilotis. En 1887-88, on y a exécuté des réparations et des réfections. En 1899-1900, on a restauré entièrement la partie de l'ouvrage en encaissement.

En 1901-02, le ministère a dépensé la somme de $936.48, pour achever les réparations du quai commencées l'année précédente. Les travaux ont consisté dans le renouvellement de l'ouvrage sur pilotis de la partie extérieure du quai et dans le renouvellement du plancher de toute la partie extérieure de l'"L". En 1903-04, on a dépensé $195.99, pour enfoncer 35 nouveaux pilotis, pour remplacer les pilotis qui avaient été rompus par les glaces l'hiver précédent, pour poser et boulonner 47 pieds courants des pièces de ceinture, pour renouveler un tronçon de 55 pieds de longueur des lisses, et pour des réparations diverses au planchéiage.

En 1912-13, on a dépensé $207.97, pour les réparations du plancher, et le renouvellement d'un certain nombre des longerons et des pilotis-défense du quai en ce lieu. Ces réparations avaient pour but de renforcer le vieil ouvrage en attendant la construction du nouveau brise-lames.

Commencés le 25 mai, les travaux ont été achevés le 16 juillet.

OGILVIES.

Ogilvies, comté de King, se trouve sur la côte sud de la baie de Fundy, à 55 milles à l'est de Digby-Gut, et à 11 milles au nord de Aylesford sur le chemin de fer *Dominion Atlantic.*

Le brise-lames construit en 1854 par les habitants de la localité avec l'aide du gouvernement provincial, avait une longueur de 27 pieds, une largeur de 38 pieds à son couronnement et une hauteur de 27 pieds à l'extémité du large. L'ouvrage était breuses dépenses pour réparations et renouvellements, dont les détails sont donnés dans le rapport annuel de 1905-06.

En 1912-13, la somme de $999.81, a été dépensée pour construire un ouvrage en encaissement de tppe ordinaire. Entre 1854 et 1906, on a fait en ce lieu de nomhauteur, pour renforcer le brise-lames à son extrémité de terre, dont la destruction presque entière eut lieu dans les mois de février et mars 1912.

La mer marne ici d'environ 28 pieds.

PASSE-DE-L'EST.

Passe-de-l'Est, comté de Halifax, est une colonie de pêcheurs considérable, qui compte de 300 à 400 habitants et qui est située sur la côte orientale du port de Halifax, à 5 milles au-dessus de la ville. Une petite rivière qui se jette dans une anse en ce lieu, servait de passe aux bateaux; mais ces dernières années, le mouvement graduel vers le rivage du banc qui protégeait l'anse, a nécessité la construction d'un ouvrage pour rompre les courants.

En 1908-09, on a dépensé la somme de $4,979.61 pour la construction d'un môle ou brise-lames qui a 350 pieds dans le sens de sa longueur, dont un tronçon de 200 pieds est large de 10 et dont le reste est large de 15. Sa hauteur est de 10 à 15 pieds, et il est bâti solidement en encaissement de billes. On a aussi établi un clayonnage

sur une longueur de 1,000 pieds, pour arrêter le mouvement du sable. Pendant l'exercice 1909-10, on a dépensé la somme de $584.73 pour parachever l'extrémité du brise-lames, laissé inachevé en 1908-09.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé la somme de $3,345.84, pour enlever 9,961 pieds cubes de sable, afin de constituer une passe pour les bateaux de pêche qui entre dans le havre ou en sorte. Ces travaux avaient été adjugés à MM. Bisley Frères, de Halifax.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $193.45, pour les réparations du brise-lames, travaux qui ont consisté dans la pose de 60 défenses, dans le remplissage de l'ouvrage et dans son planchéiage.

Commencés le 28 juin, les travaux ont été achevés le 24 juillet 1912.

PASSE TITTLE.

La passe Tittle est un chenal étroit de 1½ mille de longueur, qui sépare l'île Durell, à l'entrée ouest du havre Canso, de la terre ferme.

En 1900-01, on a exécuté des dragages, à l'entrée est de la passe, à une profondeur de 7 pieds aux basses eaux des grandes marées, à travers un banc d'environ 450 pieds de longueur. La marée marne de 6 pieds aux grandes marées. Après l'interruption des travaux de dragage, en 1900-01, on a constaté que plusieurs gros cailloux avaient été laissés sur le fond du chenal et qu'un banc formé par le déversement du godet existait le long des quais.

Après un levé exécuté dans le mois de mai 1911, on a constaté que le chenal était dans une très mauvaise condition, et la somme de $1,500 a été votée pour les opérations de curage.

En 1912-13, la somme de $1,500 a été dépensée pour l'enlèvement d'environ 430 cailloux avec l'aide d'un scaphandrier et d'un outillage.

Les travaux ont été exécutés du 30 au 31 juillet, du 1er au 31 août, du 1er au 30 septembre et du 1er au 3 octobre.

PEGGYS-COVE.

Peggys-Cove, comté de Halifax, se trouve à l'entrée de la baie Sainte-Marguerite, rive est, à 30 milles de Halifax. Peggys-Cove compte 200 habitants qui s'occupent principalement à la pêche.

Pendant l'exercice 1912-13, le ministère a dépensé la somme de $400, pour la construction d'une chaussée le long de la mer, de 70 pieds de longueur et de 6 pieds de hauteur, ménagée au moyen de blocs erratiques.

Commencés le 1er novembre, les travaux ont été achevés le 15 novembre 1912.

PETITE-ANSE.

Petite-Anse, comté de Richmond, est un petit abri qui sert à mettre les bateaux en sûreté, et qui se trouve sur le côté est de l'île de Petit-de-Grat. Cette île est située à l'est de l'île Madame sur la côte sud de l'île du Cap-Breton.

Le 25 septembre 1911, un contrat fut passé pour la construction d'un brise-lames au large de Birch-Point, et sur le côté nord de l'entrée de Petite-Anse, afin de protéger le mouillage.

La longueur de l'ouvrage sera de 600 pieds, et il s'étendra jusqu'à une profondeur de 12 pieds à l'eau basse. Il comprendra une levée en pierraille longue de 80 pieds, et large de 20 pieds au sommet, inclinée à 1 dans 4 sur ses côtés, et en un prolongement en encaissement, long de 520 pieds, dont la largeur sera de 20 pieds sur une longueur de 400 pieds et de 24 pieds au sommet sur le reste de la longueur de 120 pieds, et dont les faces de chaque côté et de l'extrémité du large seront inclinées à 1 dans 8. L'encaissement sera construit en bois rond et créosoté à mi-marée, chargé de pierres, plein,

et sa face du côté de la mer et celle de son extrémité du large seront à revêtement jointif.

Les travaux furent commencés le 17 juin 1912, et progressèrent d'une manière satisfaisante jusqu'au 28 décembre. A cette date il y eut une tempête accompagnée d'un raz de marée qui causa de grands dommages. L'ouvrage fut alors protégé pour l'hiver et les travaux furent suspendus. Après cette date les parties suivantes de l'ouvrage furent faites: La chaussée d'accès en pierres fut terminée, la substructure en bois créosoté fut mise en place et la superstructure fut terminée jusqu'à 100 pieds du bout extérieur du brise-lomes.

Dépenses totales pour l'année 1912-13.

PETIT-BRAS-D'OR.

Le chenal Petit-Bras-d'Or, comté du Cap-Breton, est une passe étroite et sinueuse sur la rive est de l'île de Boularderie, qui relie le chenal Saint-André, un bras des lacs Bras-d'Or, avec l'Atlantique, pénétrant dans l'océan sur la côte est de l'île du Cap-Breton, à 5 milles au nord de l'entrée du port de Sydney.

La longueur de la passe est d'environ 5 milles, et sa largeur moyenne est de 600 pieds, et sa profondeur de 3 à 4 brasses, excepté à son débouché dansal'Atlantique, où elle est obstruée par une barre qui cause un haut-fond où l'on ne trouve que 7 pieds de profondeur à l'eau basse.

Le 10 avril 1912, un contrat fut accordé à MM. McNutt et Landry pour la construction d'un brise-lames, à partir de terre ferme jusqu'au côté est et le long du bord du chenal, dans le but d'empêcher le sable d'envahir le havre en dedans de la barre.

Le brise-lames en question aura 360 pieds de longueur, avec un retour en "L" de 100 pieds de longueur et 20 pieds de largeur. Il sera construit en caissons de bois rond, avec une substructure en bois créosoté, rempli solidement de lest, garni de défenses et lambrissé à joints clos sur les faces du large.

L'ouvrage aurait dû être terminé en 1912-13, mais les matériaux pour la construction n'ayant été livrés que très tard, les entrepreneurs demandèrent et obtinrent un prolongement de temps jusqu'au 1er décembre 1913. Les travaux ne furent commencés que le 31 mars 1913.

En 1910-11-12, et au cours de la présente année, la drague du gouvernement *Cap Breton*, a commencé à creuser un chenal à travers le bas-fond appelé "The Bar", sur une longueur de 2,400 pieds, une largeur de 120 pieds, au fond, et une profondeur de 20 pieds, à marée basse, mais ce travail n'a pas encore été terminé.

Le 30 juillet 1912, la drague *Cap Breton* du ministère, a repris ses opérations de dragage dans le chenal à travers la barre en ce lieu, et elle les a poursuivies jusqu'au 10 août, date à laquelle on a dû la remorquer à North-Sydney, pour les réparations. Ces travaux ont été repris le 19 septembre et poursuivis jusqu'à leur suspension le 28 novembre, après avoir enlevé 50,400 verges cubes de gravier et de sable, cubés au chaland, ce qui achevait les dragages du chenal sur une longueur de 1,300 pieds et une largeur de 120 pieds au plafond, à la profondeur déterminée de 20 pieds.

PETIT-DE-GRAT.

Petit-de-Grat, comté de Richmond, est situé sur les deux rives de l'anse Petit-de-Grat qui sépare l'île Madame de l'île Petit-de-Grat. L'entrée principale est à l'extrémité sud et ouvre sur l'Atlantique. L'entrée nord, du côté de la baie Rocheuse, est obstruée par des battures à l'extérieur et à l'intérieur, à travers lesquelles le ministère a fait creuser des passages pour permettre aux vaisseaux d'y pénétrer à basse mer.

Le but à atteindre par ces dragages est d'approfondir le chenal principal et les chenaux d'accès au quai, à une profondeur de 13 pieds à basse mer, pour permettre aux vaisseaux d'un moindre tirant d'eau d'y naviguer à toutes les phases de la marée.

En 1909-10, MM. Beazley, Frères, de Halifax, ont exécuté des dragages en ce lieu

pour améliorer les chenaux d'accès aux quais Jean, Duff et Comeau, et on a enlevé environ 10,945 verges cubes de vase et 45½ verges cubes de roches.

Le 11 juillet 1910, la *W. J. Poupore Company, Ltd.*, de Montréal, obtint un contrat pour draguer 35,000 verges cubes de matières, à raison de 55 cents par verge cube. La date de l'achèvement des travaux étant expirée le 19 décembre 1910, et aucun ouvrage n'ayant été exécuté on prolongea le contrat jusqu'au 19 décembre 1911.

Le 29 mai 1911, la drague *Prince Guy,* fut mise à l'œuvre en ce lieu et continua les dragages jusqu'au 12 juillet. On enleva 6,530 yards cubes de tuf et de petites roches. Comme l'on trouva que l'outillage était insuffisant pour la classe de déblais à extraire, on démonta la drague et on la remplaça par la drague *Pontiac.* Cette dernière fut mise à l'œuvre le 31 juillet, et le 12 août, pendant l'exécution les travaux, la drague fut incendiée et coula à fond à l'endroit où elle était ancrée. Pendant cette période, la *Pontiac* enleva 3,900 verges cubes de tuf.

Le 9 mai 1912, un arrêté du Conseil prolongea la fin du contrat avec la *W. J. Poupore Company, Ltd.,* et le 11 octobre la drague *King Edward* de la compagnie reprit les travaux en forfait, lesquels elle poursuivit jusqu'à leur achèvement le 20 novembre. La quantité de matières enlevées en 1912-13, s'est élevée à 22,031 verges cubes d'argile et de petites roches erratiques cubées ou chaland, et à 281-12-27 verges cubes de blocs erratiques cubant 2 verges cubes et plus chacun.

Le cube total des matières enlevées en forfait a été de 32,742½ verges cubes de matières cubées à chaland, dont 291½ verges cubes de roches erratiques cubaient plus de 2 verges cubes chacun: la première quantité sur le prix de 50 cents par verge cube et le reste à $5 par verge cube.

PETITE-RIVIÈRE.

Petite-Rivière, comté de Lunenberg, est le centre d'une région agricole et forestière très active, et qui se trouve à environ 12 milles au sud-ouest de la ville de Bridgewater, et à 6 milles à l'ouest de la rivière Have. Le village, dont la population est d'environ 500 âmes, est situé à l'embouchure d'une petite rivière dont il porte le nom. La station de chemin de fer la plus rapprochée est distante de 6 milles, et le havre le plus près, celui de La Have, est aussi distant de 6 milles. Le chenal de la rivière qui se jette dans une baie peu profonde, après avoir traversé un banc de sable, offre un petit havre en ce lieu.

De 1905, à la fin de l'exercice de 1908, le ministère a construit un môle en cet endroit, long de 1,200 pieds, dont la première longueur de 900 pieds a 16 pieds de largeur et dont le tronçon de 320 pieds vers la mer a 20 pieds de largeur. L'ouvrage a 5 à 13 pieds de hauteur, et repose sur un fondement de fascines, de 2 pieds d'épaisseur et de 20 à 30 pieds de largeur.

En 1911-12, on a dépensé la somme de $340.63 pour réparer certaines parties du brise-lames, qui s'étaient affaissées par l'affouillement du sable en-dessous des fondations.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $2,385 pour l'exhaussement du brise-lames qui s'était affaissé en divers points, et pour des réparations diverses.

Commencés le 1er août, les travaux ont été achevés le 19 septembre.

PICKET-RIVER.

Picket-River ainsi appelé, comté de King, se trouve sur la rive sud de l'embouchure de la rivière des Habitants, à deux milles en aval du village de Canning, à l'extrémité inférieure du village de Canard. La construction du quai a été commencée en 1845 par les habitants de la localité avec l'aide du gouvernement provincial. Depuis 1878, le ministère a dépensé de nombreuses petites sommes pour des réparations et des renouvellements, dont les détails sont donnés dans le rapport annuel de 1904-05.

En 1912-13, la somme de $150.36 a été dépensée pour renouveler environ 1,700 pieds carrés de planchéiage du quai et pour remplacer 40 tonnes de lest qui avait été emporté.

PICTOU.

Pictou se trouve sur le côté nord du havre de Pictou, sur le détroit de Northumberland, à deux milles dans l'intérieur.

Les travaux de dragage entrepris à Pictou ont pour but l'amélioration du port pour permettre aux navires qui accostent à quai toutes les facilités d'accès en ce lieu. Ils consistent dans le creusement du bassin de l'appontement est, utilisé par le *I. R. C.*, à savoir: du côté est, dans l'approfondissement à 20 pieds de profondeur au-dessous du niveau des basses eaux, sur une étendue de 22,750 pieds de superficie, comprenant le dragage de 4,130 verges cubes de dépôt d'alluvions et de glaise, mesurées sur place. Les résultats du mesurage à bord des chalands indiquent un total de 3,930 verges cubes, ayant un facteur d'expansion de 15 pour 100.

Cet ouvrage fut fait par la drague *George McKenzie,* du 27 mai au 27 juin 1912.

PIPER'S-COVE.

Piper's-Cove, comté du Cap-Breton, se trouve sur le fond nord-est du lac Grand-Bras-d'Or, entre l'entrée de la baie est et le détroit de Barra qui met en communication les lacs Petit-Bras-d'Or et Grand-Bras-d'Or.

En 1910-11, le ministère a dépensé $5,110.74 pour se procurer presque tous les matériaux requis pour la construction d'un quai à blocs et travées ayant une longueur de 206 pieds et une largeur de 20 pieds, présentant un "L" de 40 x 20 pieds sur le côté nord de l'extrémité du large, et s'étendant jusqu'à 8 pieds de profondeur à basse mer pour servir de débarcadère et d'abri pour les petits vaisseaux.

En 1911-12, on a complété, au coût de $523.66, la chaussée d'accès, qui a environ 1,600 pieds de longueur, par 16 pieds de largeur au sommet, et comprend aussi deux petits ponts et 8 petits ponceaux.

Durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1913, la somme de $1,992.93 a été dépensée pour la construction du quai, à l'exception de la pile extérieure et de l'"L", de 20 x 60 pieds, dont la substructure seulement a été construite sur le rivage et est prête à être lancée au printemps. La substructure de toutes les piles est en bois créosoté.

PLEASANT-BAY.

Pleasant-Bay, comté d'Inverness, est située sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à 24 milles au nord de Chéticamp, et environ mi-chemin entre ce dernier endroit et le cap Saint-Laurent.

La construction d'un quai à cet endroit fut donnée à l'entreprise, le 29 janvier 1906, au prix de $7,500.

Le travail consiste en une construction en caissons continus, 210 pieds de long, de 16 à 20 pieds de large, avec une L à l'extrémité du large, 20 x 20 pieds; les fondations, jusqu'à mi-marée, sont en bois traité à la créosote, le tout est chargé de lest et lambrissé à joints clos sur les deux côtés et au bout.

En 1905-06, tous les matériaux, excepté le lest, avaient été livrés sur le terrain; la construction des caissons fut commencée en juin, mais à la fin de l'exercice il n'y en avait pas encore de mis en place.

Durant l'exercice terminé le 31 de mars 1907, le travail fut complété, y compris un petit extra de $150. Le travail extra a été la construction d'un petit pont, dans le chemin conduisant au quai. Ce petit pont a 12 pieds de longueur, 8 pieds de largeur et 10 pieds de hauteur, les culées sont en fascines et pierre avec charpente de bois.

Au cours de l'année 1912-13, différentes réparations ont été exécutées nécessitant la dépense de $1,182.67: le dessus du pont a été renouvelé, la pile intérieure du quai a été reconstruite, les défenses et le lambrissage en bois franc du bout extérieur ont été renouvelées, des plaques en acier ont été placées autour des trois coins extérieurs du quai et la chaussée d'accès a été réparée et améliorée.

LAC PORTER.

Le lac Porter, comté de Halifax, est une longue et étroite nappe d'eau douce qui s'étend dans la direction nord-sud, et qui se trouve presque au centre du comté de Halifax, savoir à environ 15 milles à l'est de la capitale de cette province. La longueur du lac Porter est d'environ 18 milles et sa largeur de un quart à un demi-mille. La profondeur du lac étant assez considérable sur toute sa longueur, il est navigable de l'une à l'autre extrémité pour les bateaux de 60 tonnes. Le plan d'eau normal du lac est de 2 à 3 pouces au-dessus des hautes eaux des grandes marées ordinaires.

Jusque vers 1873, l'affluent du lac dans l'Atlantique, après avoir traversé un banc de gravier d'environ 200 pieds de largeur, était navigable pour des goélettes d'un tirant d'eau de 6 pieds. Aussi faisait-on alors un trafic considérable sur ce lac, dont on se servait pour l'exportation du bois de charpente, du bois de corde, ainsi que pour celle des produits de la ferme et de la pêche. Depuis cette époque, la sortie s'est comblée graduellement de gravier qu'y poussaient les tempêtes du sud et de l'est. Or, afin de conserver la passe, d'empêcher que le chemin qui longe le lac ne soit inondé, et de laisser pénétrer le poisson dans le lac, le ministère a dépensé en ce lieu la somme de $2,031.14, entre 1881 et 1898, répartie en sommes diverses de $40 à $100.

En 1901, on avait dépensé plusieurs sommes pour l'entretien de la passe dont on trouvera les détails dans le rapport annuel de 1907-08. Ces dépenses n'ayant contribué provisoirement qu'à améliorer un peu l'état des choses, le ministère dépensa, en 1907, $8,262.44, pour commencer l'établissement d'une passe permanente à travers la langue de terre de 2,400 pieds de large, qui sépare la majeure partie du lac du fond du havre de Trois-Brasses. La dépense totale encourue pour cette entreprise d'une passe permanente a été de $23,407.22, la dernière somme employée s'élevant à $1,484.52 en 1908-09.

En 1908-09, on a employé $106 pour le dégagement de l'ancienne passe, et $596.86 pour la tentative de l'ouverture d'une autre à travers la plage de Half-Island. Cette entreprise a échoué, vu le découvert de la plage sans cesse exposée, et le remplissage de la passe par le sable et le gravier charriés par toutes les tempêtes. Une somme de $1,484.52 a aussi été employée pour l'approfondissement de la passe permanente.

Durant l'exercice 1909-10, on a dépensé $176.09, pour le dégagement et l'entretien de l'ancienne passe.

Durant l'exercice 1910-11, on a dépensé $506.39, pour l'élargissement et l'approfondissement de la passe permanente au fond du havre de Trois-Brasses. On a enlevé la vase qui s'était accumulée à l'extrémité de l'ouvrage sur une longueur d'environ 900 pieds de côté ouest de la tranchée vers le havre de Trois-Brasses. On se propose maintenant d'élargir le chenal à 30 pieds au plafond, et de l'approfondir à 6 pieds au-dessous du niveau des hautes eaux des grandes marées ordinaires.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $217.20 pour le dégagement de l'ancienne passe et son entretien.

Les travaux ont été exécutés par intervalles, selon les circonstances, du mois de juin 1912 à la fin de janvier 1913.

PORT-DUFFERIN.

Port-Dufferin, comté de Halifax, désigné autrefois par le nom de Rivière-au-Saumon, est un village prospère de 500 à 600 habitants, occupés à l'exploitation de la pêche du homard et des mines d'or. Il se trouve aux sources de la rivière au Saumon, qui se jette dans l'anse connue sous le nom de havre des Castors, à environ

85 milles à l'est de Halifax, par le grand chemin, et à mi-chemin entre le port de Halifax et de Canso.

En 1898-99, on a dépensé la somme de $1,646.69 pour la construction d'un appontement public en ce lieu. L'ouvrage comprend en premier lieu un abord de pierres et de terres ou terre-plein, long de 116 pieds, large de 35 pieds et haut de 4 pieds en moyenne, joint à un ouvrage en encaissement solide de 142 pieds de longueur et de 28 pieds de largeur, flanqué d'un "L" à l'extrémité du large, dont la face a 56 pieds dans le sens de sa longueur. En 1904-05, on a employé la somme de $481.16 à la pose d'un tablier neuf sur le quai, qui comprend le planchéiage, les longrines et les pièces de fortification. Pendant l'exercice 1910-11, on a employé la somme de $1,233.39, à la reconstruction de l'ancien quai de pilotis et de chevalets. L'ouvrage a 120 pieds de longueur et 25 pieds de largeur, adossé à un "L" de 35 pieds sur 45. En 1911-12, on a dépensé la somme de $207.41, pour prolonger la chaussée d'accès en terres et gravier.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $2,938.03, pour la construction de 2 cribs de 20 x 20 pieds chacun et de 10 à 15 pieds de hauteur, disposés à écartement de 10 pieds, et pour l'achat du bois destiné à l'achèvement de l'ouvrage en encaissement solide, pendant l'exercice prochain.

Commencés le 2 septembre 1912, les travaux ont été suspendus le 19 mars 1913.

PORT-GREVILLE.

Port-Greville, village qui compte environ 400 habitants, est situé à 12 milles de Parrsboro. C'est un centre important pour la construction des navires et le commerce de bois, qui dépendent principalement de la sécurité du havre en ce lieu. Ce havre est formé par une barre de gravier élevée, parallèle à la rive, et en dedans de laquelle la rivière s'étend à environ un demi-mille au delà de son débouché dans la mer avant d'atteindre les basses eaux des grandes marées ordinaires.

Afin de protéger ce havre, le ministère construisit sur cette barre de gravier ou grève, un revêtement en encaissement long de 220 pieds et large de 10 pieds au couronnement et d'une hauteur moyenne de 7 pieds. On reconstruisit cet ouvrage en 1902-03.

En 1886-87, le ministère construisit un brise-lames à partir de l'extrémité est du revêtement, lequel avait une longueur de 250 pieds, une largeur de 21 pieds au sommet, avec une hauteur moyenne de 20 pieds.

Ce brise-lames est établi à pente de ½ dans 1 à son extrémité du large, et sa façade et ses côtés extérieurs sont revêtus par des madriers de 6 pouces. En 1905-03, on prolongea l'ouvrage de 180 pieds, offrant la même largeur que la vieille partie de l'ouvrage, et une hauteur à son extrémité du large, de 36 pieds. Le brise-lames est protégé par des pièces de bois équarris, de 5 pouces, sur ses côtés extérieurs et sa face du large.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $4,828.73 pour la construction en partie d'un quai en ce lieu. On a fait la demande d'un crédit supplémentaire de $1,250 pour l'achèvement de ce quai pendant l'exercice 1913-14. Commencés le 19 juin 1912, les travaux ont été interrompus le 9 septembre 1912.

La longueur du quai, une fois achevé, sera de 90 pieds, non compris l'avant-massif dont la longueur sera de 25 pieds et la largeur de 120 pieds, et qui sera construit en encaissement. Les travaux exécutés pendant l'exercice dernier, ont consisté dans la construction des deux tronçons de l'ouvrage en encaissement et du tronçon établi sur pilotis disposés en chevalets, à l'exception d'une partie du couronnement qui reste à achever, et de la pose d'un sertain nombre de défenses. Il reste aussi à achever la pose d'environ les deux tiers des longerons et des défenses, et le planchéiage. Le corps de l'ouvrage a été chargé de pierres et solidement assujéti. Les grandes marées atteignent ici 39 pieds, et les petites marées sont à 33 pieds.

PORT-HAWKESBURY.

Port-Hawkesbury, comté d'Inverness, est une ville qui se trouve sur la rive est du détroit de Canso, à un mille au nord de la pointe Tupper; c'est aussi une station sur le chemin de fer *Inverness and Richmond.* Il y a quelques années, le ministère fit l'acquisition d'un vieux quai et de son emplacement en ce lieu, ouvrage qu'on répara et prolongea au large jusqu'à une profondeur de 18 pieds à basse mer. Les vapeurs de la ligne Plant qui font le service bi-hebdomadaire entre Boston, E.-U., et Charlottetown, I.-P.-E., s'arrêtent régulièrement à ce quai, et comme on trouvait à l'extrémité extérieur du quai une profondeur d'eau insuffisante pour l'accostage à toutes les phases de la marée, on a employé la drague *Cape Breton,* du ministère, pour effectuer en ce lieu les dragages nécessaires.

Commencés le 17 juillet 1912, ces travaux ont été achevés le 16 juillet suivant, et pendant cette période, on a enlevé 13,800 yards cubes de tuf, de roches erratiques et de roc stratifié cubés à chaland.

Les travaux ont consisté dans le dragage à 21 pieds de profondeur à basse mer, du chenal d'accès au quai, sur une longueur de 200 pieds, et dans le dragage d'un bassin de virage devant le côté nord de l'extrémité extérieure du quai, de 200 pieds de longueur, et de 200 pieds de largeur à son extrémité extérieure et de 50 pieds de largeur à son extrémité intérieure, et ce, à une profondeur de 19 pieds à basse mer.

PORT-HOOD (QUAI),

Port-Hood, qui est le chef-lieu du comté d'Inverness, se trouve sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, 20 milles au nord de l'entrée nord du détroit de Canso.

En 1865, le gouvernement provincial commença la construction d'une jetée sur la côte est de l'ancrage de Port-Hood. Tout d'abord, cette construction avait 550 pieds de long et 24 pieds de large, et sur son côté sud, à son extrémité du large, elle était munie d'un "L" de 100 pieds de long et de 25 pieds de large. Cette jetée passa en 1871 sous le contrôle du gouvernement fédéral. Depuis, on y a fait de grandes réparations et des renouvellements comprenant: en 1873, la construction d'un nouveau massif de 125 par 25 pieds, situé à son extrémité du large; en 1888-9, celle d'un massif de 50 par 32 pieds, situé à l'extrémité sud de l'"L"; et, en 1889-90, la construction d'un massif de 71 par 24 pieds, situé à l'extrémité du large de l'ouvrage L'ancien ouvrage du gouvernement provincial était en bois équarri, à parements jointifs, tandis que les constructions ajoutées par le ministère sont en bois rond et à parements à claire-voie. On a protégé la jetée par un pilotage jointif, du côté de la mer, à son extrémité du large, à son extrémité du sud, et à la partie intérieure de l'"L". Quand à ses côtés, on les a protégés, jusqu'à 74 pieds de son extrémité du large, par un talus de pierre.

Le quai a été fait entièrement avec du bois indigène, des réparations et des améliorations ont été faites presque tous les ans, à extrémité extérieure; mais l'ouvrage étant en mauvaise condition dans la partie au-dessous du niveau de l'eau, rien de permanent ne peut être fait avant qu'un prolongement en bois créosoté ait été construit au bout extérieur du quai.

Au cours de l'année 1911-12, un montant de $1,336.83 a été dépensé, à la journée, pour démolir le coin nord-ouest du quai, une surface de 40 x 20 pieds, jusqu'au niveau de l'eau basse, le reconstruire, le lester et lambrisser sa face extérieur avec des politis en bois indigène, placés à joints clos.

Pendant l'année 1912-13, une somme de $496.51 a été dépensée pour poser un nouveau plancher où la chose était nécessaire, pour recharger de lest les parties du quai d'où le lest avait été emporté par l'eau, à travers les parements endommagés et pour renforcer cette face du quai au moyen de pilotis.

PORT-JOLI.

Port-Joli, est un petit village qui se trouve à environ 14 milles au sud-ouest de Liverpool. Ces habitants dépendent entièrement de la pêche pour leur subsistance. Pendant l'exercice 1898-99, le ministère a construit un petit quai en encaissement en ce lieu, et vers l'an 1902 on a prolongé cet ouvrage.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $551.33 pour les réparations du quai; mais ces travaux n'ont pas été achevés. Quand on eut enlevé le vieux plancher du quai pour son renouvellement on s'aperçut qu'il se trouvait plus de pièces pourries dans l'ouvrage qu'on ne s'y attendait, de sorte qu'au lieu de 30 pièces à renouveler, il en fallait 75. On a renouvelé tous les longerons et aussi la plate-forme sur environ la moitié de sa longueur, et de plus les lisses et les garde-corps. Commencés le 30 octobre, les travaux ont été achevés le 30 décembre 1912. Les grandes marées sont à 7 pieds et les petites marées à 4½ pieds.

PORT-LORNE.

Port-Lorne, comté d'Annapolis, autrefois appelé Port-William, ou Anse-Marshall, est situé sur la baie de Fundy, à 42 milles au nord-est du détroit de Digby, à 6 milles au nord-ouest de la gare Paradise, sur le chemin de fer *Dominion Atlantic*. Ce lieu compte environ 3,200 habitants qui s'occupent à la pêche et à l'agriculture.

Le brise-lames a été commencé en 1835, avec l'aide réuni des habitants et du gouvernement provincial. C'est en 1873-74 que le ministère y a exécuté des travaux pour la première fois. Les détails de ces travaux sont donnés dans les rapports annuels de 1906-07 et 1911-12.

En 1912-13, la somme de $1,000 a été dépensée pour réparer et renouveler la plate-forme du brise-lames principal à l'ouest, y compris environ 3,800 pieds carrés de nouveau planchéiage, des longerons et des pièces de défenses et de revêtement. Le petit brise-lames ou épi à l'est, a aussi été réparé en renouvelant une partie de son couronnement, sur une longueur de 30 pieds, une largeur de 12 pieds et une hauteur de 2 à 4 pieds.

PORT-MOUTON.

Port-Mouton se trouve à 10 milles environ à l'ouest de Liverpool. C'est une colonies importante de pêcheurs, qui compte 900 habitants environ.

En 1900, le ministère des Travaux publics a construit en ce lieu, un appontement qui consiste en une levée d'accès en enrochements et en quatre massifs en encaissement de 28 pieds de longueur chacun, reliés par des travées de 15 pieds chacune. L'appontement a 20 pieds de largeur au sommet, à l'exception de l'extrémité du large qui a 40 pieds de largeur sur une longueur de 28 pieds. Cet avant-massif atteint une profondeur d'eau de 7 pieds au-dessous du niveau des basses eaux des grandes marées ordinaires. En 1911-12, on a voté la somme de $600 pour les réparations du quai en ce lieu, et sur ce montant on a dépensé $250 à cet effet.

Pendant le dernier exercice on a dépensé la somme de $346.54 pour achever ces réparations. Commencés le 10 juin, les travaux ont été achevés le 27 juin 1912. Ils ont consisté dans le renouvellement du tablier, de quelques longerons et de plusieurs défenses. Ces travaux ont été bien exécutés.

Les grandes marées sont à 7 pieds et les petites marées à 4½ pieds.

PORT-WADE.

Port-Wade, comté d'Annapolis (mentionné avant 1911 sous le nom de Victoria-Beach, dans les documents du ministère), est situé sur le côté nord du bassin d'Annapolis, à 13 milles au sud-ouest du passage en bateau de Cranville, qui se trouve sur le côté nord de la rivière d'Annapolis, directement vis-à-vis de la ville d'Annapolis, à 4 milles au nord-est de la ville de Digby, et à 1½ mille environ au nord-est de

l'entrée de la lagune de Digby. Port-Wade est le terminus sud du chemin de fer Middleton et Port-Wade, construit il y a environ cinq ans, sur une longueur de 50 milles; cette voie ferrée fait maintenant partie du système de chemin de fer Halifax et South-Western.

En 1904-05, le ministère fit construire à l'entreprise en ce lieu une grande jetée sur pilotis, qui coûta environ $95,000. Les détails de ces travaux et des dépenses subséquentes pour légères réparations, sont donnés dans le rapport annuel de 1911-12.

En 1912-13, la somme de $226.76 a été dépensée pour assujétir la partie inférieure de la cale à inclinaison, sur une longueur de 70 pieds de longueur, et pour le renouvellement de plusieurs longerons et des pièces de revêtement brisées par les glaces. Quelques madriers du plancher de la jetée ont aussi été renouvelés.

PUBNICO-OUEST.

Pubnico-Ouest, comté de Yarmouth, est situé à trente milles au sud-ouest de Yarmouth. Cette baie a environ huit milles de long de son entrée à son fond, dans la direction nord-sud (vraie), et de trois quarts de mille à un mille et demi de large.

En 1885-6-7, le ministère a fait construire un appontement sur la côte ouest de ce havre, à environ trois milles de son entrée. La construction comprend une chaussée d'accès en pierres et gravier, de 285 pieds de long, à laquelle aboutit un appontement de 230 pieds de longueur, de 25 pieds de largeur et de 10 à 14 pieds de hauteur.

Entre 1908 et 1912, on a dépensé plusieurs sommes en ce lieu, pour réparations, réfections et prolongements.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $399.74, pour la réparation et le renouvellement de la plate-forme du quai.

LES-QUAIS.

Les-Quais, comté de Lunenburg, se trouve à Cherry-Hill. C'est un lieu de pêche sur la côte de l'Atlantique, à cinq milles et demi à l'ouest de Petite-Rivière, et où le mouillage est peu sûr.

Pendant l'exercice 1910-11, on a employé la somme de $632.98, pour l'achat du bois de charpente destiné à la construction d'un brise-lames dont la dépense devait être imputée sur l'allocation de 1912-13.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $1,959.03, pour commencer la construction de ce brise-lames. On a exécuté un tronçon d'une longueur de 20 pieds, d'une largeur de 20 pieds et d'une hauteur moyenne de 6 pieds. En outre, on a acheté le bois destiné à l'achèvement de l'ouvrage, dont la dépense sera imputée sur le budget de 1912-13.

Commencés le 1er octobre, les travaux ont été suspendus le 26 novembre.

RIVIÈRE AVON.

La rivière Avon, comté de Hants, est une rivière très importante, qui se jette dans le bassin de Minas et où se fait sentir le mouvement des eaux de la mer. Le ministère conserve en bon état une digue directrice un peu en aval du pont qui franchit cette rivière à Windsor, chef-lieu du comté. Les contre-courants de fond que créa cet ouvrage produisirent l'affouillement de la culée ouest et de la pile du pont, et pendant l'exercice 1912-13, le ministère, pour empêcher une plus grave détérioration du pont et pour protéger la berge ouest de la rivière, dépensa en ce lieu la somme de $2,028.94. Les travaux exécutés consistent dans un ouvrage de protection en fascines de 1,500 pieds de longueur, construit par tronçons de 50 à 100 pieds de longueur, de 25 pieds de largeur et de 20 pieds de hauteur. On construisit un prolongement à cet ouvrage, vis-à-vis le quai du gouvernement, de 100 pieds de longueur, de 50 pieds de largeur et de 3 pieds de hauteur. L'ouvrage semble donner le résultat qu'on en attendait. On disposa les fascines par rangées de 2 pieds d'épaisseur, lesquelles deux ou trois marées

successives recouvrirent de vase sur une épaisseur d'environ 2 pieds; après quoi, on posa un autre lit de fascines; et encore, alternativement, par le même procédé jusqu'à ce qu'on eût atteint une hauteur ou épaisseur de 20 pieds.

Commencés le 19 novembre 1912, les travaux furent achevés le 31 janvier 1913.

RIVIÈRE-BOURGEOIS.

Rivière-Bourgeois, comté de Richmond, est une colonie qui se trouve sur la côte sud de l'île du Cap-Breton, et sur la rive nord de la passe Lennox, détroit qui sépare l'île du Cap-Breton de l'île Madame.

L'entrée du havre étant très étroit et obstrué par un banc de sable où l'on ne trouvait qu'une profondeur d'eau de 8½ pieds à basse mer, les bâtiments ne pouvaient pénétrer dans le havre, ni en sortir à toutes les phases de la marée, et afin d'améliorer l'entrée, et de rectifier et d'approfondir le chenal intérieur, un arrêté du Conseil du 13 août 1912, a autorisé l'acceptation de la soumission de la *Coastal Dredging and Construction Company, Ltd.*, de Sydney, pour l'exécution des dragages en ce lieu, et le 10 octobre, on a passé un marché avec la dite compagnie pour l'exécution de ces travaux.

La drague *Cadeco* a commencé ces opérations à Rivière-Bourgeois le 28 août 1912, travaux en forfait qu'elle a poursuivis jusqu'à leur achèvement le 12 novembre. Les dragages ont consisté dans l'approfondissement du chenal au-dessus de la barre jusqu'à une profondeur d'eau de 13 pieds à basse mer sur une largeur de 125 pieds; dans la rectification, l'élargissement, l'approfondissement du chenal à l'intérieur de l'entrée à la même profondeur; dans l'éjection des matières qui obstruaient le chenal d'accès au quai Sampson, et dans l'enlèvement des restes d'un vieux massif en encaissement qui offraient un danger à la navigation. Le tableau ci-dessous indique les quantités enlevées avec leurs prix respectifs, suivant leur classification:—

49,603 v. cub. de vase et d'argile cubés au chaland à 22 cts..	$10,912 66
17,300 v. cub. de matières rejetées, cubées au chaland à 14⅔ cts.	2,537 33
14.67 v. cub. de roches erratiques à $8.5..	124 70
Enlèvement de débris, 31 heures à $23..	713 00
Total..	$14,287 69

RIVER-HEBERT.

River-Hebert, est une petite colonie située à l'embouchure de la rivière Hébert, à environ 10 milles au sud-ouest de la ville d'Amherst, et dont les habitants s'occupent aux travaux de l'agriculture et à l'exploitation du bois de commerce. En 1898, le ministère construisit en ce lieu, pour l'usage de ses habitants, un quai sur pilotis au prix de $1,200. Cinq ans après, on prolongea ce quai sur une longueur ultérieure de 50 pieds en amont.

Pendant l'exercice dernier, on dépensa la somme de $455.44 pour les réparations du quai en ce lieu. Commencés en juillet, les travaux furent achevés le 12 septembre 1912. On reconstruisit presque toute la chaussée d'accès et toute sa plate-forme, sur une longueur de 50 pieds, et on renouvela environ 20 défenses.

La plus vieille partie de cet ouvrage consistait en un quai établi sur pilotis disposés en chevalets, écartés de 9 pieds d'axe en axe. Sa largeur était de 81 pieds, le long du cours d'eau, et de 50 pieds à partir de la berge du cours d'eau jusqu'au bord du chenal. La nouvelle construction consiste en un prolongement de cette façade de 81 pieds, parallèlement au cours d'eau, sur une longueur de 50 pieds, et sa largeur, d'amont à aval, est de 54 pieds, qui est la même que celle du vieux tronçon de l'ouvrage. Les grandes marées parviennent ici à 40 pieds et les petites marées sont à 33 pieds.

RIVIÈRE SAINTE-MARIE.

La rivière Saint-Marie se jette dans l'Atlantique, huit milles à l'ouest de Country-Harbour. La ville de Sherbrooke, dont la population est de 700 âmes, est située à la tête de la navigation de cette rivière, huit milles à l'intérieur des terres.

Du dragage a été fait dans la rivière Sainte-Marie, en vue d'améliorer le chenal des gros steamers, en l'élargissant et en le creusant jusqu'à une profondeur de 13 pieds, à eau basse.

Pendant la saison 1912, la drague *George Mckenzie* a travaillé du 7 septembre au 23 novembre, sur une superficie de 201,600 pieds carrés. La quantité de déblais, mesurée sur les chalands, a été de 16,025 verges cubes.

La rivière Sainte-Marie, un beau cours d'eau d'une longueur de 65 milles, traverse des coupes de grande valeur et se jette dans l'océan Atlantique, à 48 milles à l'ouest du Cap-Canso.

A l'époque des plus basses eaux dans le chenal, creusé à 14 pieds en 1900-01, à travers une barre à son embouchure, il n'y a aujourd'hui que 12 pieds, et à partir de ce lieu, dans un chenal étroit et tortueux jusqu'à un demi-mille de Sherbrooke, à la tête des marées, à 8 milles à l'intérieur, il y a de 18 à 9 pieds de profondeur. La mer marne de 6 pieds aux grandes marées.

En 1908-09, les améliorations dans le chenal ont consisté dans l'enlèvement du sommet d'un récif, directement à l'intérieur de l'embouchure et de cailloux près de la tête de la navigation. L'exécution de ces travaux, commencée en 1907-08, a été achevée à l'exception de l'enlèvement d'une certaine quantité de rochers (gros cailloux broyés), dans le chenal, près du quai de la *Scotia Milling Company.* Durant le cours de l'année suivante la drague *George McKenzie* a été employée au dragage d'un chenal de 100 pieds de largeur et d'une longueur de 188 pieds à une profondeur de 10 pieds aux basses eaux, à travers un banc de gravier et de cailloux, entre le quai de Goldenville et Sherbrooke.

En 1910-11, la somme de $198.10 a été dépensée pour broyer de gros cailloux qui étaient restés près du quai Anderson à Sherbrooke, quand les travaux ont été suspendus en 1909-10. Des cailloux ont aussi été enlevés près du quai de la *Scotia Lumber Company,* en aval de Goldenville.

En 1912-13, la somme de $500 a été dépensée pour l'enlèvement dans le chenal d'environ 30 cailloux, entre Sherbrooke et Goldenville, avec l'aide d'un scaphandrier et d'un outillage.

Les travaux ont été exécutés du 18 au 30 novembre et du 2 au 5 novembre 1912.

RIVIÈRE AU SAUMON.

La rivière au Saumon, comté de Digby, est un petit cours d'eau, qui se jette dans la baie de Fundy, à 17 milles au nord de Yarmouth, à 30 milles au sud de Weymouth, et à 3½ milles au nord de la ligne de démarcation entre les comtés de Digby et de Yarmouth. On compte en ce lieu environ 500 habitants, qui s'occupent à l'agriculture, à l'industrie forestière, à la pêche et au commerce en général. L'embouchure de la rivière est protégée de chaque côté par un brise-lames construit avant la confédération. Depuis 1874, le ministère a dépensé plusieurs sommes pour des réparations, des prolongements et des renouvellements, dont les détails sont donnés dans les rapports annuels de 1907-08 et 1910-11.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $798.48, pour le prolongement en amont ou vers l'intérieur, du brise-lames ou épi en ce lieu, en établissant un massif en encaissement solide, de 94 pieds de longueur, de 11 pieds de largeur, et de 6 à 8 pieds de hauteur.

RIVIÈRE TONEY.

La rivière Toney, comté de Pictou, est un petit cours d'eau qui se jette dans le détroit de Northumberland à mi-chemin environ entre le havre de Pictou et le détroit de Amet.

Au cours des exercices 1905-06, 1906-07, 1907-08, 1908-09, la somme de $9,381.73 a été dépensée pour creuser un nouveau chenal à travers une batture offrant un obstacle à l'embouchure de la rivière, et pour l'exécution d'ouvrage de protection. Ces ouvrages de protection établis de chaque côté de la rivière, sont de 296 et 236 pieds de longueur respectivement et d'une largeur de 14 pieds, à l'exception de la partie extérieure de chaque côté, qui est d'une largeur de 20 pieds sur une longueur de 122 pieds. Les ouvrages de protection sont à une distance de 36 pieds l'un de l'autre, et sont chacun d'une hauteur de 10 pieds, à partir de l'élévation de 1½ pied au-dessous jusqu'à 8½ pieds au-dessus des basses eaux.

En 1910-11, on a dépensé la somme de $1,943.85, pour la construction de prolongements de 50 pieds à la partie extérieure des ouvrages de protection de chaque côté du chenal.

En 1911-12, la somme de $591.42 a été dépensée pour obtenir tous les rondins destinés à supporter le lest, et une partie du lest et le bois rond nécessaires pour la construction des prolongements de 50 pieds des deux jetées.

La profondeur dans le chenal aux plus basses eaux, entre les deux jetées, est d'environ 1½ pied. La mer marne de 6 pieds aux grandes marées.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $1,590.16 pour la construction des prolongements de 50 pieds des ouvrages de protection, de chaque côté du chenal, pour l'exécution desquels on s'était procuré les matériaux en 1910-11. La profondeur à l'extrémité extérieure des ouvrages de protection actuels, est le 1½ pied.

Les travaux ont été exécutés du 20 au 28 juin, du 2 au 31 juillet, du 15 au 24 août et du 17 au 26 octobre.

ROUND-HILL.

Round-Hill, comté d'Annapolis, se trouve sur la rive sud de la rivière Annapolis, à 8 milles à l'est de la ville d'Annapolis. C'est aussi une station du chemin de fer *Dominion Atlantic*. Round-Hill comprend environ 500 habitants qui s'occupent à l'agriculture, à la culture d'arbres fruitiers et au commerce en général. Pour la commodité du commerce de cette localité, le ministère dépensa au cours des années 1905-06-07-08-09, la somme de $5,415 pour y construire un quai public. Ce quai comprend un tronçon principal, sur pilotis de 76 pieds de long, 25 pieds de large, et de 5 à 16 pieds de haut, que termine un massif en encaissement solidement construit, long de 75 pieds, large de 35 pieds, et haut de 16 à 22 pieds, établi sur un fondement de pilotis, enfoncés jusqu'au franc-banc, et qui ont été recepés au niveau de la couche de vase du fond.

En 1912-13, la somme de $39.33 a été dépensée pour remplir un espace de 6 à 8 pieds entre l'ouvrage sur pilotis et le massif du large, effectué par ce dernier qui s'était affaissé et séparé du reste de l'ouvrage. L'affaissement du massif du large était dû à ce que les pilotis de fondement n'avaient pas été enfoncés suffisamment.

SANDFORD.

Sandford, comté de Yarmouth, est situé en Nouvelle-Ecosse, sur la côte, à l'embouchure de la baie de Fundy, à l'extrémité ouest du comté de Yarmouth, à 7 milles au nord-ouest de la ville de Yarmouth. On compte en ce lieu de 300 à 400 habitants, qui s'occupent à la pêche et à l'agriculture.

La construction d'un brise-lames a été commencée en 1858 par les habitants de la localité avec l'aide du gouvernement provincial. La première dépense encourue par le ministère a été en 1876, et depuis cette date de nombreuses sommes ont été

dépensées pour des réparations, des prolongements et des améliorations dont les détails sont donnés dans le rapport annuel de 1908-09.

En 1912-13, la somme de $393.93 a été dépensée pour le prolongement de l'ouvrage en encaissement à l'est de l'entrée de l'étang de marée qui offre un havre de refuge aux petites embarcations, en établissant un nouveau massif en encaissement de 30 pieds de longueur, de 12 pieds de largeur et de 4 à 6 pieds de hauteur, et pour l'approfondissement par des dragages à bras du chenal d'accès à l'étang de marée, de façon à y permettre l'entrée des bateaux de pêche.

SAINT-JOSEPH.

Saint-Joseph, comté d'Inverness, est une région dont les habitants s'occupent de pêche et d'agriculture; il est situé sur la côte ouest de l'île du Cap-Breton, à mi-chemin entre le havre de Margaree et Chéticamp, et environ 1½ mille au nord-ouest de l'excellent havre de Grand-Etang.

En 1910-11, une somme de $600 fut votée pour acheter le droit de passage et construire un chemin entre un brise-lames, proposé à cet endroit, et le chemin public, et sur ce montant il a été dépensé $200.09 pour construire une partie du chemin.

Le 13 janvier 1912, un contrat fut accordé pour la construction d'un brise-lames, au prix de $10,275. Le travail fut commencé le 15 juillet et terminé d'une manière satisfaisante, le 14 octobre suivant.

L'ouvrage construit a une longueur de 290 pieds, par 20 pieds de largeur au sommet, avec un fruit de 1 dans 12 sur les côtés et le bout extérieur. Il comprend une structure en caissons de bois rond, à parements ouverts, avec une substructure en bois créosotés jusqu'au niveau de la mi-marée. Le brise-lames a été solidement rempli de lest, garni de défenses, et lambrissé à joints clos sur les faces du large.

A part la construction du brise-lames, une somme de $550 a été dépensée à la journée, en 1912-13, pour achever la construction de la chaussée, conduisant du chemin public au brise-lames, commencée au cours de l'année 1910-11.

SANDY-COVE.

Sandy-Cove, comté de Digby, est un établissement d'environ 400 âmes sur le col de Digby du côté de la baie de Fundy, à 20 milles au sud de la ville de Digby, et où les habitants s'occupent à l'agriculture et à la pêche.

En 1904, le ministère a construit un brise-lames en ce lieu pour la protection de la flottille de bateaux de pêche. Il a 211 pieds de longueur, 30 pieds de largeur et de 31 pieds de hauteur à l'extrémité du large. Cette construction en encaissement solide de bois indigène jusqu'à une élévation de quelques pieds au-dessous des basses eaux des grandes marées ordinaires, repose sur une substruction en bois créosoté. Le coût de cet ouvrage exécuté à forfait a été de $13,829.48.

La mer marne de 22 pieds aux grandes marées et de 19 pieds aux petites marées.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $1,347.80, dont $792.29, pour rehausser de 2½ à 3 pieds l'extrémité du large du brise-lames sur une longueur de 40 pieds, afin de le rétablir à son élévation primitive après son affaissement dû à l'affouillement, ainsi que pour le renouvellement d'un certain nombre de madriers de la plate-forme, 50 pièces, des lisses et 10 pièces de défenses, et dont $551.51 pour construire une muraille en béton le long de la face exposée à la mer de l'abord du brise-lames afin de protéger la chaussée contre les grosses mers. Cette muraille a 60 pieds de longueur, de 4 à 8 pieds de hauteur et de 1½ à 5 pieds d'épaisseur. On a rempli de grosses pierres et de gravier l'espace entre le brise-lames et le rivage pour constituer l'abord de l'ouvrage.

SCOTT'S-BAY.

Scott's-Bay, comté de King, est situé sur le côté sud du chenal de Minas, baie de Fundy, entre le Cap-Fourchu et Baxters-Harbour. Ce canton compte environ 500 habitants dans un rayon de 2 milles. Les ouvrages ici consistent en deux brise-lames, établis respectivement de chaque côté de l'embouchure d'une petite rivière en 1878 par le ministère, et depuis cette date, on a dépensé plusieurs petites sommes pour la grosse réparation et le prolongement de ces ouvrages, travaux dont on trouvera les détails dans le rapport annuel de 1906-07.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $2,500, pour le prolongement du brise-lames sud, par le moyen d'un massif en encaissement de 60 pieds de longueur, de 30 pieds de largeur et de 24 pieds de hauteur, établi sur un fondement de 42 pilotis, enfoncés jusqu'au franc-banc et recépés à environ un pied au-dessous du niveau de la grève.

SEAL-ISLAND.

Seal-Island, colonie de pêcheurs très importante, se trouve à 18 milles au sud-ouest de Clarks-Harbour. Ce village compte 26 maisons, une église et une école. Chaque année, de 125 à 150 pêcheurs de ce village pêchent dans les environs, et entre la période s'étendant du 1er décembre au 15 juin, qui est la saison de pêche du homard, le nombre des pêcheurs est au complet, et Seal-Island est considéré comme le lieu de pêche du homard le plus considérable de l'univers. Durant l'été, un grand nombre de ces pêcheurs s'occupent à la pêche de la morue, à tendre des filets pour la pêche du harang et du marquereau, etc.

Sur la rive ouest de l'île s'étend une plage basse, à l'extrémité sud de laquelle les pêcheurs établissent de temps à autre des débarcadères provisoires. Du côté nord et à l'est de ces débarcadères, ils établissent des cales pour haler leurs bateaux. Sur la berge est fixée une grue à gazoline dont ils se servent pour le halage. Sur la côte, à environ 20 pieds en arrière des vieux ouvrages de protection, se trouve le poste de secours avec son équipage composé du capitaine et de vingt et un hommes, qui sont tous des pêcheurs de l'endroit. Au cours des dernières années, le vieil ouvrage provisoire de protection avant été détruit et les grosses mers ne trouvant plus d'empêchement, dégradèrent la plage de telle sorte que dans deux ou trois ans au plus, il n'en restera plus de vestiges. On se décida donc en conséquence de construire un brise-lames directement contre le vieil ouvrage de protection, à partir de la berge et s'étendant dans la direction du large sur une distance de 180 pieds jusqu'à un point à environ 40 pieds d'eau de profondeur au-dessous du niveau des basses eaux des grandes marées ordinaires. Ce brise-lames permet maintenant aux bateaux de pénétrer dans l'intérieur pour y être mis en sûreté, par n'importe quel gros temps. Le brise-lames, en même temps, empêche d'autres dévastations de la plage par l'action des grosses mers qui auraient fini par la détruire entièrement, ce qui aurait anéanti le poste de pêche en ce lieu.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $2,677.85, pour ces travaux qui sont en bonne voie d'achèvement. Commencés le 25 septembre, ils ont été interrompus le 30 novembre 1912. L'ouvrage a été établi sur une longueur de 110 pieds et il ne reste qu'un tronçon de 70 pieds à exécuter. Le brise-lames a été construit en un encaissement continu de 16 pieds de hauteur et à pente de 1 dans 4 sur la face extérieure. Le couronnement de l'ouvrage se trouve à 4 pieds au-dessous du niveau des hautes eaux des grandes marées ordinaires, et sa base repose dans une tranchée pratiquée à travers la plage. Le côté extérieur et l'extrémité du large, une fois achevés, seront revêtus de pièces de bois de 7 pouces. Les grandes marées sont à 12 pieds et les petites marées à 8½ pieds.

SHEET-HARBOUR.

(Rivière de l'Est.)

Sheet-Harbour, comté d'Halifax, désigne un village et un havre sur la côte de l'Atlantique, dans l'est du comté. Le village, qui entoure le havre, compte 500 habitants qui s'occupent à l'agriculture et à la pêche; c'est un centre de commerce prospère. Le havre est l'un des plus spacieux et des plus profonds de la Nouvelle-Ecosse. Il s'avance dans les terres jusqu'à une distance de 6½ milles.

Pointe-Gérard est l'endroit où le havre se divise en deux bras recevant respectivement les eaux des rivières de l'Est et de l'Ouest.

Le 9 juin 1889, on passa un contrat pour la construction d'un quai sur le côté est de la rivière de l'Est; l'ouvrage a une longueur de 180 pieds, une largeur de 20 pieds, avec un "L" de 20 x 20 pieds à l'extrémité nord. En 1907-08, on dépensa la somme de $1,199.88 pour y construire un entrepôt de 80 x 30 pieds, à l'usage des expéditeurs. En 1911-12, on dépensa $227.93, pour réparer le quai et peinturer le hangar.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $571.02, pour restaurer le quai à nouveau et pour repeindre l'entrepôt. En outre, on a démoli l'angle sud du quai jusqu'au niveau des basses eaux et on l'a reconstruit, et on a renouvelé une partie du plancher, des lisses, et des défenses, et réparé le chemin qui mène à l'entrepôt.

Commencés le 2 septembre, les travaux ont été achevés le 30 septembre.

EAST-SHEET-HARBOUR.

East-Sheet-Harbour, désigne un lieu de pêche qui se trouve sur l'Atlantique, à environ 50 milles de Halifax. Pendant l'exercice 1912-13, le ministère commença en ce lieu la construction d'un quai pour la commodité des habitants. On dépensa la somme de $1,000 pour la construction d'une chaussée d'accès et d'un bloc en encaissement de 20 x 20 pieds. L'allocation portée au budget de 1913-14 permettra de continuer ces travaux.

Commencés en septembre, les travaux ont été suspendus en décembre 1912.

SHEET-HARBOUR-PASSAGE.

Sheet-Harbour-Passage, comté de Halifax, est le nom d'une petite île située entre l'île Sober et la terre ferme, au nord de Sheet-Harbour, à 60 milles à l'est de la ville de Halifax. On trouve sur la terre ferme contiguë à la passe environ 150 habitants.

Pendant l'exercice 1911-12, on a dépensé la somme de $901.27, pour construire en ce lieu un quai à blocs et travées, qui servira aux pêcheurs et au trafic local.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $199.37, pour achever le quai commencé en 1911-12. Les travaux ont consisté dans l'achèvement du bloc extérieur du quai. On a exhaussé ce bloc de 2 pieds et on l'a chargé de pierres et planchéié en outre, on a posé un certain nombre de défenses et de lisses.

Commencés le 29 mai, les travaux ont été achevés le 17 juin 1912.

SHELBURNE.

La ville de Shelburne est située à l'embouchure de la rivière Shelburne, au fond du havre de Shelburne, lequel est si bien connu, que sa désignation au complet n'est pas nécessaire. Afin d'offrir toutes les facilités d'accès aux vaisseaux à fort tirant d'eau qui font escale à ce port, le ministère a résolu de construire un appontement en eau profonde en ce lieu. L'emplacement choisi pour l'appontement se trouve à l'extrémité de la rue Water, dans la ville, à l'endroit connu sous le nom de Battery-Point, où une voie de passage de la ligne du chemin de fer *Halifax and South Western* a été établie.

Le 12 octobre 1910, on a passé un contrat au montant de $24,790 pour ces travaux avec MM. F. A. Ronnan et Cie, et Daniel Stewart, tous de Halifax, N.-E.; l'ouvrage cependant, a été commencé par les entrepreneurs, sur autorité spéciale d'Ottawa, le 26 septembre 1910. A la fin de l'exercice 1911-12, il ne restait plus que la dépense d'environ $570 pour parachever l'ouvrage. Ces travaux ont été achevés le 27 mai 1912. La longueur de l'appontement est de 966 pieds, et il comprend trois parties, à savoir:

1. L'abord, qui est du type ordinaire d'une levée en enrochements, a une longueur de 480 pieds, une largeur de 40 pieds au sommet et une hauteur de 9 à 10 pieds à l'extrémité extérieure, offrant des talus inclinés à 1½ dans 1.

2. L'ouvrage en massifs et travées a une longueur de 90 pieds. Il se compose de 3 massifs, de 20 pieds de longueur chacun qui sont reliés par 2 travées de 15 pieds de longueur chacune; ces massifs ont 40 pieds de largeur, et sont chargés de pierraille jusqu'au-dessous des longerons du tablier.

3. L'ouvrage sur pilotis disposés en chevalets, écartés longitudinalement de 9 pieds d'axe en axe, a une longueur de 396 pieds; sa largeur est de 40 pieds, à l'exception de sa partie vers le large sur une longueur de 100 pieds ,qui a une largeur de 70 pieds, et l'"L" à l'extrémité du large a 100 pieds sur 30. La hauteur de l'ouvrage à l'extrémité extérieure a 36 pieds, ce qui correspond à une élévation de 4 pieds au-dessus des hautes eaux des grandes mers ordinaires.

Les grandes marées atteignent 6½ pieds; les petites marées 4 pieds.

POINTE-SMILEY.

Pointe-Smiley (Port-Dufferin), comté de Halifax, est un village de 500 à 600 âmes qui s'occupent à l'exploitation de la pêche du homard et à celle des mines d'or. Il se trouve aux sources de la rivière du Saumon, qui se jette dans l'anse connu sous le nom de havre des Castors, à environ 85 milles de Halifax par le grand chemin, et à mi-chemin entre le port de Halifax et Canso.

Pendant l'exercice 1908-09, le ministère a employé $452.12, pour l'achat du bois de charpente destiné à la construction d'un brise-lames établi à environ un demi-mille en aval du quai public désigné par le nom de quai de Port-Dufferin. Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé $2,551.24, pour la construction d'un brise-lames. L'ouvrage qui est actuellement achevé, a 170 pieds de longueur, dont un tronçon de 120 pieds dans la direction du rivage, a 15 pieds de largeur, et dont le reste dans la direction de la mer, a 20 pieds de largeur; avec une hauteur variant de 5 pieds, à l'enracinement, à 19 pieds à son extrémité de la mer, où la profondeur d'eau est de 10 pieds aux basses eaux des grandes marées ordinaires. En 1911-12, on a dépensé la somme de $1,226.33, pour l'achat de bois destiné aux travaux dont la dépense sera imputé sur l'allocation de 1912-13.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $2,199.29, pour la construction d'un bloc en encaissement et pour l'achèvement de l'ouvrage commencé en ce lieu. Ce bloc a 60 pieds de longueur et 25 pieds de largeur et il est pourvu d'un parapet de 3 pieds de hauteur sur le côté donnant sur la mer.

Commencés le 4 septembre, les travaux ont été achevés le 30 novembre 1912.

SOUTH-COVE.

L'anse du Sud, comté de Victoria, est le nom donné à une région qui s'étend sur la rive sud ru chenal de Saint-Patrice, un bras des lacs Bras-d'Or, à environ 6 milles de Little-Narrows.

Les plans et devis pour la construction d'un appontement à blocs et travées qui doit être construit à la journée, ont été préparés, et presque tous les matériaux devant servir à sa construction ont été achetés, et sur le montant voté, on avait dépensé $4,681.94 à ces fins, au 31 mars 1911.

Une somme de $3,000 fut votée pour l'exercice financier 1911-12, afin de construore le quai pour lequel des matériaux avaient été achetés l'année précédente. Sur ce montant $1,791.97 furent dépensés pour achever le quai, à l'exception d'une partie du lestage et de la mise en place des pièces de couronnement et d'une partie des dépenses supérieures.

Au cours de l'année 1912-13, la somme de $313.31 fut dépensée pour terminer l'ouvrage commencé en 1911-12.

La longueur du quai est de 195 pieds, et sa largeur de 20 pieds; il présente un "L" de 20 x 20 pieds sur le côté est de l'extrémité du large, et s'étend jusqu'à 11½ pieds de profondeur à marée basse. Il consiste en un ouvrage à piles et travées, et les piles sont construites en bois rond à substructure en bois créosoté, et les faces extérieures des deux piles du large sont à revêtement jointif.

ILE SOBER.

L'île Sober, comté de Halifax, se trouve à l'entrée du havre Sheet, à 60 milles à l'est de la ville de Halifax. C'est une petite île de trois milles de longueur et de trois quarts de mille de largeur, séparée de la terre ferme par un chenal étroit connu sous le nom de Sheet-Harbour-Passage. La population de cette île est d'environ 50 familles s'occupant presque exclusivement à la pêche.

En 1902-03, on a dépensé $797.18, pour construire un petit quai en ce lieu. Pendant l'exercice 1911-12, on a dépensé $71.20 pour acheter le bois destiné X l'exécution d'un "L" ou bout extérieur du quai.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $914.59, pour adosser au quai en ce lieu deux petits ouvrages en forme d'"L", dont l'un a 25 x 30 pieds sur une hauteur de 18 pieds, et dont l'autre a 10 x 20 pieds, sur une hauteur de 18 pieds. En outre, on a érigé sur le quai un hangar de 18 x 15 pieds.

Commencés le 1er juillet, les travaux ont été achevés le 9 août 1912.

SPENCERS-ISLAND.

Spencers-Island, est une petite colonie d'environ 400 habitants disséminés sur les bords de la baie de Greville, et qui s'occupent à la pêche, à l'agriculture, et à l'exploitation du bois de commerce. Ce village se trouve à environ 23 milles au sud-ouest de la ville de Parrsboro.

Durant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $1,600.73 pour les réparations du brise-lames en ce lieu. Commencés le 23 mai, les travaux ont été interrompus le 12 novembre 1912.

Ce prise-lames a été construit en encaissement continu et X compartiments de 10 pieds de long, sa largeur est de 20 pieds au couronnement et sa hauteur de 26 pieds à l'extrémité du large.

Pendant l'exercice dernier, on a renouvelé entièrement le sommet de cet ouvrage. L'extrémité du large avait été considérablement endommagée par le heurt des vapeurs et autres vaisseaux qui s'arrêtenten ce lieu, de sorte qu'on a dû en reconstruire une partie sur une hauteur de 8 pieds et une longueur de 30 pieds vers le rivage. On a de plus posé 32 défenses de bois dur sur la face du large et le côté extérieur. Le renouvellement de la partie supérieure a consisté dans son planchéiage au moyen de madriers de 3 pouces, d'un bout à l'autre de l'ouvrage, et dans le renouvellement des longerons du plancher, des lisses et des garde-corps. En outre, on a renouvelé une grande partie du lest, sur une hauteur de 15 pieds en certains endroits, lequel avait été emporté par les grosses mers. Les grandes marées atteignent ici 40 pieds et les petites marées sont à 33 pieds.

STERLING-BROOK.

Sterling-Brook, comté de Hants, est situé sur la rive nord, à environ 3 milles à l'ouest de Maitland, et à environ 5 milles à l'est de Selmo. Ce village compte environ 300 habitants, et on expédie annuellement de ce lieu environ 1 million de pieds de bois de construction, et en outre, de petits chargements des produits de la ferme, consistant en foin, etc.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $1,419.32, pour commencer l'exécution d'un quai X Sterling-Brook. On a établi un abord en encaissement de 40 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur. On a enfoncé un certain nombre de pilotis et couvert l'ouvrage. En outre, on a rectifié le chenal de la rivière.

Commencés le 3 octobre, les travaux ont été suspendus le 31 décembre 1912.

STONY-ISLAND.

Stony-Island est l'une des pêcheries les plus importantes de la côte sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse. Cette île se trouve sur le côté de l'île du cap aux Sables, à 3½ milles environ au sud-ouest de North-East-Point ou à 5 milles au nord-est de Clarks-Harbour.

En 1890-91, le ministère construisit un brise-lames en ce lieu dans le but d'offrir aux bateaux un mouillage sûr. A l'heure qu'il est, les habitants de l'endroit possèdent 16 bateaux d'une capacité de 10 à 12 tonneaux et montés de quatre hommes chacun; 4 bateaux montés de trois ou quatre hommes chacun, et vingt-cinq bateaux montés d'un homme chacun. Le village qui est situé sur la terre ferme, vis-à-vis l'île et où habitent les pêcheurs de Stony-Island, possèdent trois magasins, une église, une salle de réunion et une école à deux logis. La population de la localité est de 500 âmes environ.

Le brise-lames n'offrit pas la protection qu'on en attendait, car le contre-courant de fond agissant dans le défaut de l'ouvrage, forçait les bateaux à serrer la côte est de près, où ils étaient exposés à toute la force du vent et des grosses mers et où on avait à déplorer des désastres fréquents. Cependant, le trafic à Stony-Island ne saurait justifier la dépense considérable qu'entraînerait la construction d'un brise-lames à l'endroit voulu. D'ailleurs, un brise-lames serait-il construit dans un meilleur endroit, n'empêcherait pas les contre-courants d'agir par-dessus la barre. On recommanda donc d'établir un ouvrage de protection de la plage sur la barre même pour faire dévier le contre-courant, et en même temps on recommanda de restaurer le brise-lames actuel et de l'aménager au service d'un débarcadère.

Cet ouvrage de protection de la plage consiste en un encaissement continu et chargé de pierres de 831 pieds de longueur, de 8 pieds de largeur au sommet et d'une hauteur maximum de 13 pieds environ au centre, à pente de 1 dans 4 du côté extérieur et à murs verticaux du côté intérieur.

La restauration du brise-lames exigeait la reconstruction du premier tronçon sur une longueur de 128 pieds, une hauteur de 4 pieds et la reconstruction de l'avant-massif sur une hauteur de 8 pieds et le renouvellement du tablier de la travée de 34 pieds. Cet ouvrage est aussi en encaissement, mais d'une construction plus massive que celle de l'ouvrage de protection de la plage en projet. Pendant l'exercice de 1911-12, on a dépensé la somme de $4,073.23 pour la construction de cet ouvrage et on a de plus construit l'ouvrage de protection de la plage sur une longueur de 400 pieds, lequel on a chargé de pierres.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $2,073.49 pour ces travaux, lesquels ont été commencés le 23 septembre, et interrompus le 12 décembre 1912. Il reste encore à construire un tronçon de 231 pieds de l'ouvrage de protection pour son achèvement. On a en main environ la moitié des matériaux nécessaires, et il faudra

employer la somme de $1,500 pour le parachèvement de l'ouvrage. Les grandes marées sont à 8 pieds et les petites marées à 5 pieds.

SYDNEY-MINES.

La ville de Sydney-Mines, comté de Cap-Breton, est située sur le côté ouest de l'entrée du port de Sydney, à environ 2½ milles au nord de la ville de Sydney-Nord. Sa population est d'environ 7,000 âmes, et la *Nova Scotia Steel and Coal Co.* a là des bureaux de direction de ses opérations.

Le 28 novembre 1910, un contrat fut accordé pour la construction d'un quai à l'anse Barrington, pour la somme de $29.90.

L'ouvrage fut commencé au commencement de juin 1911, et il était avancé au 30 septembre, lorsqu'une tempête de nord-est d'une violence exceptionnelle causa des dommages aux travaux en question. A cette époque, les substructures en bois créosoté de toutes les piles étaient immergées en position permanente, érigées à la hauteur requise et complètement remplies de lest. Pendant la tempête il y eut affouillement du fond de sable, sur lequel les piles étaient posées, et il se produisit dans les piles un affaissement de 6 pouces X 3 pieds de sorte qu'il fallut une quantité supplémentaire de bois créosoté pour remettre les piles au niveau voulu. Comme le bois créosoté ne pouvait être livré à cette époque de l'année, on a suspendu les travaux durant le mois d'octobre.

Les travaux furent repris le 13 mai 1912; ils furent terminés d'une manière satisfaisante et acceptés le 18 octobre. Mais un tassement des fondations s'étant produit le 30 septembre 1911, on dut payer une somme additionnelle de $5,501.65 pour remettre l'ouvrage à la hauteur spécifiée. L'ouvrage a 894 pieds de longueur, s'étendant jusqu'à 12 pieds de profondeur à basse mer, et il offre un "L" de 100 pieds de longueur sur le côté ouest à l'extrémité du large. Le quai aura 20 pieds de largeur sur une longueur de 604 pieds à partir de l'enracinement, et 24 pieds de largeur sur le reste de la longueur et à l'"L". L'extrémité de terre, sur une longueur de 60 pieds consistera dans une tranchée servant de chemin d'accès; l'appontement, sur une longueur de 694 pieds, sera à piles et travées, et d'ici, sur une longueur de 140 pieds ou à son extrémité du large, y compris l'"L", il sera en encaissement continu. Les piles et la structure en encaissement continu sont construits en billots créosotés jusqu'à mi-marée, et l'extrémité ouest de l'"L", la face extérieure et la face est, sur une longueur de 280 pieds, à partir de l'extrémité du large, seront à revêtement jointif.

SYDNEY-NORD.

Sydney-Nord, comté de Cap Breton, se trouve sur le côté nord du havre de Sydney à environ 4 milles de son entrée. C'est le terminus du chemin de fer Intercolonial qui se lie ici avec les vapeurs de la Compagnie Reid, faisant le service journalier et transportant la malle et les passagers entre Port-aux-Basques, Terre-Neuve, et Sdyney-Nord.

Les postes d'amarrage des steamers de la compagnie Reid, se trouvent sur le côté sud du quai dont la longueur est de 440 pieds. Ces vapeurs ont une longueur de 270, une largeur de 36 pieds et un tirant d'eau de 18 pieds, chargés, et plusieurs fois ils ont touché fond à basse mer et ils ont même échoué au plein.

On trouvait une profondeur d'eau à basse mer, de 26 pieds à l'extrémité extérieure du poste d'amarrage établi sur le côté sud du quai, profondeur qui diminuait graduellement à 14 pieds à l'extrémité intérieure, et afin d'offrir un poste d'amarrage très sûr en cet endroit à ces vapeurs, la drague *Cape Breton* du ministère, y a dragué entre le 28 et le 31 août 1912, pour creuser l'extrémité intérieure du poste d'amarrage à une profondeur de 20 pieds à basse mer sur une largeur de 75 pieds, et pendant cette période, on a enlevé 3,100 verges cubes de vase et le gravier cubées à chaland.

SYDNEY-NORD.

On trouve à Sydney-Nord un lieu d'expédition pour le charbon transporté des houillères et un débarcadère pour le minerai de fer importé par la *Nova Scotia and Coal Company* et destiné à ses fonderies.

La compagnie a construit des quais considérables et bien outillés pour expédier son charbon et recevoir les minerais de fer. Des steamers tirant 26 pieds d'eau, peuvent prendre ou déposer leurs cargaisons à ces quais en aucun temps de la marée.

Comme, pour répondre aux exigences du trafic, il fallait employer des steamers d'un plus grand tirant d'eau, la drague du gouvernement *Cape Breton,* a été mise à l'œuvre du 12 au 25 janvier, sur les côtés du quai à minerais. Elle y a dragué pendant près de sept jours, et a enlevé 2,600 yards cubes de sable et de roches cubés au chaland; mais vu la saison avancée, on n'a pu achever ces travaux.

En mai 1912, la drague *Cape Breton,* a repris ses opérations de dragage devant les quais à minerais; mais après trois jours d'ouvrage et avoir enlevé 400 verges cubes de roc désagrégé, cubé à chaland, la drague a dû suspendre ces dragages, vu son impuissance à entamer le franc-banc en cet endroit. Quand la drague a suspendu ses opérations, on trouvait une profondeur de pas moins de 28 pieds à basse mer, dans le poste d'amarrage du quai à minerais.

TATAMAGOUCHE.

Tatamagouche, comté de Colchester, est un port de mer situé à 30 milles de Truro. C'est une station importante d'un embranchement de l'Intercolonial, entre Oxford-Junction et Pictou. En 1905-06, le ministère a dépensé la somme de $1,016.19, pour commencer en ce lieu la construction d'un quai en encaissement. En 1906-07, le ministère a dépensé la somme de $810.27, pour achever ces travaux. Le quai consiste en un ouvrage en encaissement construit autour et sur une ancienne construction. Le nouvel ouvrage a 100 pieds de longueur, 62 pieds de largeur et 14 pieds de hauteur à son extrémité extérieure, où l'on trouve une profondeur d'eau de 12 pieds.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $886.15 pour la reconstruction de l'ouvrage à blocs et travée, de 146 pieds de longueur, et de 20 pieds de largeur, avec un "L" de 10 pieds. On a de plus exécuté les réparations de l'abord.

Commencés le 13, les travaux ont été achevés le 28 septembre.

TENYCAPE.

Tennycape, comté de Hants, est une colonie agricole qui compte environ 200 habitants, dispersés le long de la rive sud du bassin de Minas, à mi-chemin environ entre Walton et Noël, ou à 6 milles de distance de chacun de ces deux endroits. Une petite scierie y produit environ 300,000 pieds de bois de construction annuellement; les habitants s'occupent aussi quelque peu à la pêche. La gare de chemin de fer la plus rapprochée est à 13 milles. La majeure partie du commerce local se fait par eau. Le 7 mai 1904, on a passé un contrat pour la construction au prix de $8,370 d'un brise-lames qui servira en même temps de débarcadère en ce lieu. En 1911-12, on a dépensé $5,475, pour la construction d'un prolongement au brise-lames. Ce prolongement consiste en un "L" de 80 pieds de longueur, de 40 pieds de largeur et de 24 pieds de hauteur. Les travaux ont été exécutés à forfait.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $500, pour le renouvellement du vieux plancher de l'ouvrage et pour l'enlèvement d'un bloc de sable qui rendait dangereux le chenal d'accès au quai.

Commencés le 1er juillet, les travaux ont été achevés le 15 juillet.

THREE-FATHOM-HARBOUR.

Le havre Three-Fathom, comté de Halifax, est un bras de mer sinueux qui se déploie sur environ un mille de long, du nord au sud, et d'un quart à trois quart de

mille de large, et est situé environ 15 milles à l'est du port de Halifax. Les pêcheurs des établissements contigus de Seaworth, à l'est et à l'ouest de Chezzetcook, et dont la population agglomérée est de 500 à 600 âmes, fréquentent assidûment ce havre et y séjournent.

Pour empêcher la mer de ronger la place étroite de galets qui sépare ce havre de l'Atlantique, le ministère, en 1878, construisit un encaissement le long de la crête du barrage naturel. La longueur de l'ouvrage, laquelle, au début était de 1,050 pieds, a été étendue à 1,085 pieds. Sa hauteur est de 4 à 8 pieds et sa longueur de 13 pieds.

Entre les années 1901 et 1910, le ministère a employé diverses sommes en renouvellements et réparations.

Durant l'exercice financier de 1911-12, le ministère a dépensé par contrat, un montant de $6,355.77, pour compléter partiellement un brise-lames reliant la partie extrême de la grève avec la petite île sur laquelle finissait le premier brise-lames. Lorsque l'ouvrage sera achevé, il aura 800 pieds de longueur, 16 pieds de largeur et de 4 à 9 pieds de hauteur.

On a aussi dépensé une somme de $1,252 pour réparer le vieux quai et acheter du bois pour des réparations qui ont été continuées en 1912-13.

Pendant l'année 1912-13, un montant de $1,655.99 fut dépensé pour continuer l'ouvrage. Un éperon fut construit, pour le brise-lames, de 140 pieds de longueur, 18 pieds de largeur et 8 pieds de hauteur et on reconstruisit une partie du vieux brise-lames, de 80 pieds de longueur, 15 pieds de largeur et 2 pieds de hauteur. On procéda aussi à la construction d'une petite pile ayant 44 pieds de longueur, 12 pieds de largeur et 8 pieds de hauteur, à l'extrémité nord du brise-lames, et au remplissage, en pierres et en fascines, en arrière du brise-lames, sur une distance de 50 pieds.

L'ouvrage fut commencé le 1er juin et terminé le 17 octobre 1912.

Le havre de Three-Fathoms, comté de Halifax, est un bras de mer sinueux qui se déploie sur environ un mille de long, du nord au sud, et d'un quart à trois quarts de mille de large, et qui se trouve à environ 15 milles du port de Halifax. Les pêcheurs des colonies contiguës de Seaforth, de Chezzetcook-Est et de Chezzetcook-Ouest, au nombre d'environ 550, fréquentent assidûment ce havre et y séjournent.

Pour empêcher la mer de ronger la plage étroite de galets qui sépare ce havre de l'Atlantique, le ministère en 1878, construisit un encaissement le long de la crête du barrage naturel. La longueur de l'ouvrage, laquelle, au début était de 1,050 pieds, a été étendue à 1,085 pieds. Sa hauteur est de 4 à 8 pieds et sa largeur de 13 pieds. L'encaissement a été construit en bois rond; il a été chargé de pierres et muni de défenses. Entre les années 1901 et 1910, le ministère a dépensé diverses sommes en renouvellements et réparations.

Pendant l'exercice 1911-12, on a dépensé à l'entreprise la somme de $6,355.77, pour l'achèvement d'une partie du brise-lames reliant le bas de la grève avec la petite île à laquelle aboutissait le brise-lames. En outre, on a dépensé $1,252, pour réparer l'ancienne partie de l'ouvrage et pour l'achat du bois destiné aux autres réparations qui seront exécutées pendant l'exercice 1912-13.

Pendant l'exercice 1912-13, on a réparti les dépenses ainsi qui suit:—

En premier lieu, on a employé une première somme de $1,656.99, pour les réparations du vieux brise-lames, qui ont consisté dans la démolition d'un tronçon de 80 pieds de longueur, de 15 pieds de largeur et de 2 pieds de hauteur, et dans la construction d'un épi, de 140 pieds de longueur, de 18 pieds de largeur et de 8 pieds de hauteur; en outre, on a construit un petit bloc à l'extrémité nord de l'épi, de 44 pieds de longueur, de 12 pieds de largeur et de 8 pieds de hauteur, avec remplage de fascines et de pierres en arrière sur une longueur de 50 pieds.

Commencés le 1er juin, ces travaux ont été achevés le 17 octobre 1912.

En second lieu, les travaux ont consisté dans l'achèvement de l'exécution d'un nouveau brise-lames entre l'île Rouge et la grève. La longueur totale de ce brise-

lames est de 750 pieds, sa largeur de 20 pieds et sa hauteur de 6 à 8½ pieds. Cet ouvrage a été exécuté à l'entreprise par Obed A. Ham, pour le prix total de $7,848, dont la somme de $6,355.77 a été dépensée en 1911-12, et le reste en 1912-13.

Ces travaux ont été achevés en juillet 1912.

TIVERTON.

Tiverton, comté de Digby, village de 400 habitants qui s'occupent principalement à la pêche, et quelque peu à l'agriculture, est situé sur le côté ouest du goulet connu sous le nom de Petite-Passe, qui sépare le col de Digby, de Long-Island. Ce village se trouve à environ trente milles au sud-ouest de la ville de Digby, et à dix milles de Sandy-Cove.

En 1903-04, le ministère passa un contrat au prix de $17,000 pour la construction d'un brise-lames destiné à abriter la flottille de pêche. Cet ouvrage a 281 pieds de long, 30 pieds de large et 33 pieds de haut à son extrémité du large. Tout l'ouvrage est solidement construit en encaissement de bois rond. La substruction est en bois créosoté, jusqu'à 5 pieds au-dessus des basses eaux des grandes marées ordinaires, pour le protéger contre les attaques du limnoria lignorum. On dépensa plusieurs petites sommes en ce lieu en 1905-06 et en 1909-10.

En 1912-13, on dépensa la somme de $496.75, pour les réparations du brise-lames, qui ont consisté dans le renouvellement d'un certain nombre de défenses, dans la réparation de la plate-forme et l'aménagement d'une chambre d'attente dans l'entrepôt. En outre, on a fait sauter et enlever une partie du rocher qui obstruait le poste d'amarrage au brise-lames.

Les grandes marées parviennent ici à 21 pieds.

TROUT-COVE.

Trout-Cove, comté de Digby, se trouve sur la côte de la baie de Fundy du col de Digby-Neck, à mi-chemin entre le goulet de Digby et Petite-Passe. Ce canton à l'anse même se nomme Centreville, et compte environ 400 habitants qui s'occupent à la pêche et à l'agriculture. On trouve ici une fabrique pour mettre en boîte la morue fumée et le hareng salé et fumé, laquelle fait de grandes affaires.

Un brise-lames fut commencé en 1856 en ce lieu par les habitants avec l'aide du gouvernement provincial. Cet ouvrage fut prolongé par le ministère en 1876, et depuis cette date, plusieurs petites sommes ont été employées pour réparations et son prolongement, dont on trouvera les détails dans le rapport annuel de 1911-12.

La mer marne ici de 23 pieds.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $7,801.17, pour réparer une brèche dans le vieux brise-lames qui avait été faite par les fortes tempêtes de l'hiver de 1909-10; ces réparations ont consisté dans le renouvellement de la partie détruite du brise-lames au moyen d'un ouvrage en encaissement de bois indigène, de 190 pieds de longueur, de 21 pieds de largeur et de 12 à 18 pieds de hauteur.

Dans l'intention de construire un nouveau brise-lames, le ministère, en avril 1912, a passé un marché avec MM. McKay Frères, de Sydney, N.-E., représentant la *Norfolk Creosoting Company,* de Virginie, les chargeant de la livraison de 520,000 pieds m.p. de bois de pin créosoté pour le prix de $54.75 le M. transporté à pied d'œuvre. La première cargaison, contenant 460,000 pieds m.p. a été livré à Trout-Cove le 17 août 1912, et on attend en avril la seconde cargaison de 60,000 pieds m.p.

Au commencement d'août, on a passé un marché avec M. E. Reid, le chargeant de la construction du nouveau brise-lames pour le prix de $44.500, le ministère se chargeant de fournir le bois créosoté. Commencés le 8 août 1912, les travaux ont été suspendus à la fin de novembre.

Depuis cette date, l'entrepreneur a transporté à pied d'œuvre une quantité considérable de bois et de pierres de lest, et à la fin de l'exercice (le 31 mars 1913), la valeur

totale des travaux exécutés et des matériaux livrés sur l'emplacement par l'entrepreneur, s'élevait à $8,450.

VICTORIA.

Victoria, comté de King, est situé sur la rive sud de la baie de Fundy, à 52 milles au nord-ouest du goulet de Digby; et à mi-chemin entre Morden et Ogilvies, c'est-à-dire à environ 4 milles de chacun de ces points.

Le brise-lames en ce lieu, qui sert aussi de débarcadère, fut commencé en 1864 et achevé en 1867, et le coût de sa construction avait été également supporté par les habitants de Victoria et le gouvernement provincial. Cette construction en encaissement solide a 243 pieds de long, 27½ pieds de large, et 24 pieds de haut à son extrémité du large.

Entre 1878 et 1912, le ministère a dépensé plusieurs sommes en ce lieu pour réparations et réfections dont on trouvera tous les détails dans les rapports annuels de 1904-05 et 1911-12.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $3,553.52, pour la reconstruction d'un tronçon de 72 pieds de longueur à l'extrémité extérieure de l'ouvrage, qui était très vieux et fort délabré, et qui avait été en partie détruit pendant les hivers de 1909-10 et 1910-11. Le nouveau massif a 26 pieds de largeur et de 15 à 19 pieds de hauteur. En outre, on a construit un nouveau massif de 105 pieds de longueur, de 10 pieds de largeur et de 8 à 12 pieds de hauteur, sur le côté sud de l'extrémité du rivage du brise-lames, et exécuté les réparations de la plate-forme en général.

Les grandes marées atteignent ici 30 pieds.

WALLACE.

Wallace est un établissement situé sur la baie Wallace, laquelle pénètre à l'intérieur des terres à une distance de 11 milles de Malagash-Point. La population, au nombre d'environ 1,000 âmes, s'occupe à l'agriculture, à la pêche et à l'exploitation de carrières.

Le village de Wallace, est situé sur le côté sud de cette baie, tandis que sur le côté nord de la baie se trouvent les établissements de Wallace-Sud, Fox-Harbour et Gulf-Shore. Avant la Confédération, le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse avait fait construire un petit quai sur la rive sud de ce havre, pour permettre aux bateaux de faire leur chargement; le ministère, depuis cette époque, a fait réparer ce quai à plusieurs reprises.

Dans le cours de l'année 1897, le ministère construisit un autre quai sur le côté sud du havre. On équipa un bateau à vapeur pour faire le trajet régulier entre les deux quais, et on dragua un chenal pour permettre de faire la traversée, en aucune phase de la marée, mais ce chenal se combla en peu de temps. En 1905, on commença des travaux dans le but de prolonger les deux quais jusqu'au chenal principal du havre.

On a prolongé le quai du côté nord sur une longueur de 1,440 pieds, dont 1,420 pieds consistent en un ouvrage sur pilotis disposés en chavelets écartés de 10 pieds, et dont le dernier tronçon long de 20 pieds consiste en un encaissement de bois rond, chargé de pierres. La largeur de la première partie de l'ouvrage sur la dite longueur de 1,440 pieds est de 16 pieds et celle de l'avant-massif de 40 pieds au couronnement. On a prolongé le quai du côté sud sur une longueur de 223 pieds et cet ouvrage, dont la largeur est de 20 pieds au couronnement et dont la hauteur est de 14 pieds à l'extrémité du large, est construit en encaissement continu, chargé de pierres, solidement assujéti et pourvu de défenses. On a construit ce prolongement en encaissement continu et chargé de pierres, parce que son emplacement se trouvait à l'endroit d'anciens dragages dont les tranchées s'étaient remplies de vase molle ou d'alluvions. Ces fondations ne pouvaient supporter le poids de tout l'ouvrage et étaient en réalité de si

mauvaise tenue que l'encaissement s'affaissa en plusieurs endroits de 4 à 6 pieds. Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $2,917.49, pour les réparations de l'ouvrage. Commencés le 7 juin, les travaux ont été achevés le 16 septembre 1912.

On a renouvelé la plate-forme du quai établi du côté nord, sur une longueur de 1,500 pieds. On a renouvelé de plus un certain nombre de longerons et 130 pilotis. Le quai établi du côté sud consistait en deux tronçons, dont le premier avait été construit en 1897 et le second en 1904-05, et en 1906, comme on l'a dit plus haut. C'est le premier tronçon de cet ouvrage qui exigeait des réparations. On a renouvelé tous les longerons, la plate-forme, les lisses et les garde-corps. De plus, on a renouvelé un certain nombre de défenses et le garde-corps le long de l'extrémité extérieure du quai. Et encore, on a renouvelé la plupart des cales établies sur les deux quais. La plus grande partie des dommages à ces quais provenaient de l'action du *teredo navalis*. Les grandes marées sont à 6 pieds, les petites marées à 4½ pieds.

WATT.

Watt, comté de Halifax, est situé sur la rive est du havre de Sheet, à 3 milles en bas du village Sheet-Harbour. On compte dans le district environ 20 familles. Pour offrir plus de commodité aux habitants de cette région et un débarcadère à ceux de Sheet-Harbour (village qui compte 850 âmes), lorsque le fond du havre est couvert de glaces, le ministère a commencé, en 1911-12, la construction d'un quai sur pilotis en ce lieu. En 1911-12, on a dépensé $2,203.03 pour l'achat des matériaux destinés à la construction du quai dont la dépense sera imputée sur le budget de 1912-13.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $3,214.81, pour la construction en ce lieu d'un quai sur pilotis de 260 pieds de longueur, de 25 pieds de largeur de 6 à 24 pieds de hauteur, il est pourvu d'un avant-massif de 30 x 40 pieds et d'un abord de 50 pieds de longueur sur 25 pieds de largeur, construit en encaissement chargé de pierres. En outre, on a construit un chemin menant de l'abord à la grande route.

Commencés le 14 mai, les travaux ont été achevés le 31 décembre 1912.

WESPORT.

Wesport, comté de Digby, village prospère d'environ 700 habitants qui s'occupent à la pêche et à l'agriculture, est situé à l'extrémité nord-ouest de l'île Briar, sur le côté sud-est de Grande-Passe, à 40 milles au sud-ouest de Digby-Gut. L'industrie de la pêche en ce lieu a une valeur annuelle de $300,000 à $400,000. Wesport est un port d'escale où s'arrête le vapeur qui fait le service régulier entre Saint-Jean, Yarmouth et les autres ports de la baie de Fundy.

En 1911-12, le ministère a dépensé la somme de $16,770, pour la construction à forfait d'un quai sur pilotis en ce lieu. L'ouvrage a 396 pieds de longueur et il est pourvu d'un "L" dont la face a 75 pieds de longueur et où l'on trouve une profondeur d'eau de 12 pieds aux basses eaux des grandes marées ordinaires.

Sur le côté sud du quai, se trouve une cale de 10 pieds de largeur, à pente de 1 dans 9, et se terminant par une plate-forme établie de niveau, sur une longueur de 20 pieds, à une hauteur de 5 pieds au-dessus des basses eaux des grandes marées ordinaires. A l'angle de l'"L", on a érigé un bâtiment de 31 x 19 pieds aménagé en entrepôt et salle d'attente. Les pilots de fondement de la partie extérieure de l'ouvrage sur une longueur de 225 pieds, sont en bois de pin de la Virginie, imprégné de 14 livres de créosote par pied cube. Tous les pilotis de fondement du reste de l'ouvrage sont de bois indigène. Les lisses, les entretoises, les longerons et les pièces de fortification, sont en bois de pin de la Georgie.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $467.88, pour la construction d'une escarpe ou parapet en madriers de 5 pouces sur la face extérieure de l'ouvrage, et d'une rampe à l'angle de l'"L".

WEST-ADVOCATE.

West-Advocate est situé à 2 milles environ d'Advocate-Harbour près du cap Chignecto. Pendant plusieurs années, le ministère a considéré l'opportunité de construire un brise-lames en ce lieu, qui offrirait en même temps les avantages d'un débarcadère aux navires dans le transport des marchandises et des voyageurs, etc. Aucun chemin de fer n'offre de communication dans cette partie du comté dt Cumberland, et aucun projet de chemin de fer n'est en vue. Si on construisait le brise-lames en projet, il desservirait 3,000 personnes environ, car le trajet par mer se fait en moins de 6 heures, de ce lieu à Saint-Jean, N.-B. Le 2 février 1912, les travaux de la construction de ce brise-lames ont été adjugés à MM. J. E. & H. Bigelow, de Canning. Le prix au contrat était de $16,400. Les travaux ont été commencés le 28 mai et le brise-lames a été achevé le 28 novembre 1912. L'ouvrage consiste dans une levée d'accès en enrochements, d'une longueur de 51 pieds et d'une largeur de 24 pieds au couronnement, et dans un encaissement continu à parements jointifs et à compartiments de 10 pieds. La longueur de l'encaissement est de 271 pieds et sa hauteur de 44 pieds à l'extrémité du large. On a revêtu la face du large de l'encaissement et le mur intérieur de l'"L" et le mur intérieur du brise-lames, sur une longueur de 100 pieds, au moyen de pièces de bois de 7 pouces. La largeur de l'encaissement est de 20 pieds à l'exception du tronçon du large construit en forme d'"L" sur une longueuer de 30 pieds qui a une largeur de 40 pieds à son extrémité. La plate-forme du brise-lames a été établie par des madriers de 4 pouces, et il est à pente de 1 dans 6 sur face du large et à 1 dans 12 sur la face intérieure. Les grandes marées parviennent ici à 40 pieds, et les petites marées sont à 32 pieds.

WESTERN-HEAD.

Western-Head est une colonie de pêcheurs, située à 5 milles à l'ouest de Liverpool. Ce village compte 250 habitants, dont 150 pêcheurs, et ce lieu est considéré comme l'une des stations de pêche les plus importantes du comté de Queen. On a dépensé à différentes époques des sommes variant de $2,500 à $5,000 pour la construction d'un brise-lames en enrochements et en béton à Western-Head. Pendant l'exercice dernier, on a dépensé $14,092.01 pour les réparations urgentes de l'ouvrage. Commencés le 1er mai, les travaux ont été achevés le 12 novembre 1912. Quoiqu'en réalité, on ne fit rien du mois d'août au 20 octobre, les travaux à partir du 20 octobre jusqu'au 12 novembre, ont consisté tout simplement à mettre la dernière main à l'œuvre. Ces travaux ont été fort bien exécutés. On a renouvelé le couronnement dans deux de ses parties sur une longueur chacune de 30 pieds, une largeur de 15 pieds et une hauteur de 5 pieds. On a de plus renouvelé la partie extérieure de l'ouvrage sur une largeur de 12 pieds, une longueur de 9 pieds et une hauteur de 6 pieds. En outre de ces travaux, on a restauré toute la construction généralement, et on a employé environ 160 sacs de ciment pour remplir les trous creusés dans l'ouvrage par l'action des grosses mers.

La rouille avait en partie détruit les crampons qui maintenaient les pierres de la façade du brise-lames, et on les a renouvelés. Tous ces renouvellements ont été constitués au moyen de béton, car l'expérience du passé avait enseigné que l'usage de supplanteurs devenaient plus dispendieux que l'usage du béton massif. L'exécution de ces travaux ne laissent rien à désirer. Les grandes marées sont à 7 pieds et les petites marées à 4½ pieds.

WESTERN-SHORE.

Western-Shore, comté de Lunenburg, se trouve sur la baie Mahone, à 9 milles au sud-ouest de Mahone, à 3 milles à l'est de la rivière Martin, et à 1 mille à l'ouest de Gold-River. C'est une station du chemin de fer *Halifax and South-Western*. Ce lieu

compte environ 200 habitants, disséminés le long des rives de la baie Mahone et qui s'occupent principalement à l'agriculture et à l'exploitation du bois de commerce. Plusieurs d'entre eux s'occupent aux pêcheries sur les bancs de poisson.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $808.69, pour la construction d'un abord au quai projeté en ce lieu. La longueur de cet abord est de 67 pieds, sa largeur 20 pieds et sa hauteur de 9 pieds à l'extrémité extérieure.

En outre, on a dépensé $1,982.25, pour l'achat du bois destiné à l'achèvement de l'ouvrage en 1913-14.

Commencés le 16 novembre, les travaux ont été suspendus le 31 octobre 1912.

WEYMOUTH.

Weymouth le deuxième village considérable dans le comté de Digby, compte 1,600 âmes. Il est situé sur la rivière Sissiboo, à environ 3 milles de distance de l'embouchure. C'est un lieu important sur le *D. A. Ry.*, à 170 milles d'Halifax, à 20 milles au sud-ouest de Digby et à 47 milles de Yarmouth. Un bateau faisant le service entre Saint-Jean et d'autres ports intermédiaires y fait escale une fois par semaine.

Pendant une bonne partie de l'année, il y a de plus un service régulier, de Weymouth aux ports de la baie Sainte-Marie. Le travail principal du port consiste dans l'exploitation du bois, dont cinq à dix millions de pieds sont expédiés surtout aux ports de l'Amérique du Sud. La navigation pour ce commerce s'y fait avec difficulté à cause du peu de profondeur de la rivière, ce qui oblige les grands voiliers de ne prendre que la moitié de leur cargaison aux quais, et ensuite d'achever leur chargement dans la baie à une distance d'environ 4 milles en aval du havre, avec l'aide de chalands.

Le 30 septembre 1912, un contrat a été passé avec la *Halifax Dredging Company*, pour le dragage de 65,000 yards cubes de cailloux, sable et vase, à 48½ cents le yard, dans ce chenal de la rivière près de son embouchure.

Les travaux ont été commencés le 7 novembre et ont été suspendus pour la saison le 6 décembre 1912. La quantité de matières draguées comprend 3⅓ verges cubes de gros cailloux (mesurant au delà de 2 verges cubes), de la classe "A", et 12,532 verges de gravier et de petits cailloux de la classe " B ". Ce dragage a été exécuté sur une longueur d'environ 1,200 pieds, et une largeur de 100 pieds.

Une tranchée de 2 à 3 pieds en moyenne a été pratiquée atteignant une profondeur de 6 pieds au-dessous des basses eaux des grandes marées ordinaires.

Les grandes marées atteignant une hauteur de 21½ pieds et les petites marées 17 pieds.

Le but de ces travaux est de permettre aux gros vaisseaux l'accès aux quais du port pendant un espace de temps plus long avant et après la haute marée.

Il reste à draguer pour l'exécution du contrat 52,468 verges cubes de matières.

WHITE-POINT.

White-Point, est une colonie située à environ 6 milles à l'ouest de Liverpool, dont la population d'environ 300 à 400 habitants s'occupent presque tous à l'industrie de la pêche. Il y a environ 25 ou 30 ans, le ministère construisit un brise-lames en ce lieu. Mais l'ouvrage n'était pas assez élevé pour protéger l'intérieur dont les pêcheurs se servent pour le mouillage et le débarquement. Plusieurs fois, les grosses mers entraînèrent en ce lieu plusieurs centaines de tonnes de pierres par-dessus le brise-lames, obstruant le mouillage et le rendant inutile aux pêcheurs, et chaque fois il a fallu enlever ces pierres et curer le mouillage. Le vieux brise-lames construit en encaissement et dont la longueur est de 66 pieds était devenu dans un état pitoyable, et après en avoir fait l'examen, on recommanda la dépense d'une somme de $4,000 pour la construction d'un nouvel ouvrage. Pendant l'exercice dernier, on porta au budget la somme de $1,000 à cet effet; mais comme il était inutile d'entreprendre ces travaux pour cette

somme, on n'a pas utilisé ce crédit. Dans l'intervalle, les grosses mers avaient tellement délabré le vieux brise-lames qu'il était devenu absolument nécessaire de le réparer pour offrir aux pêcheurs un mouillage sûr en ce lieu. On autorise donc la dépense de $600 pour effectuer ces opérations. Un tronçon du brise-lames, long de 37 pieds avait été entièrement emporté, et on dépensa $566.05 pour sa reconstruction. Commencés le 7 août, les travaux furent achevés le 18 septembre 1912. Pour cette somme on reconstruisit cette partie délabré du brise-lames sur une longueur de 37 pieds, une largeur de 20 pieds et une hauteur de 8 pieds. De plus, on renforça le revêtement de l'extrémité extérieure de l'ouvrage. Les travaux ont été bien exécutés et l'ouvrage a pu faire face aux tourmentes de l'hiver. Les grandes marées sont à 7 pieds, les petites marées à 4½ pieds.

WHITEWATERS.

Whitewaters, comté de King, est un petit village de 200 à 300 habitants qui s'occupent à l'agriculture et à l'industrie du bois de construction; il est situé sur le côté est du bassin Minas, à environ trois quarts de mille au sud du cap Blomidon, et à dix milles au nord-est du village de Canning.

En 1897-98, le ministère a construit un quai public en ce lieu, à blocs et travées pour le prix de $4,000. L'ouvrage a 285 pieds de longueur, 20 pieds de largeur et il est pourvu d'un l'"L" de 35 pieds de longueur à l'extrémité du large, où l'on trouve une profondeur d'eau de 7 pieds aux hautes eaux des grandes marées ordinaires.

La mer marne ici de 40 pieds.

Entre 1901 et 1912, on a dépensé quelques sommes pour réparations et réfections, dont on trouvera tous les détails dans les rapports annuels de 1904-05 et 1911-12.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $1,000, pour achever le renouvellement de la partie supérieure du quai, sur une hauteur de 4 pieds, qui avait été commencé l'année précédente.

WHITNEY-PIER.

Whitney-Pier, comté de Cap-Breton, est un grand centre manufacturier, où plusieurs personnes ont leurs résidences, et qui se trouve à l'extrémité nord et en dedans des limites de la ville de Sydney. La *Dominion Coal and Steel Company,* a établi en ce lieu ses quais d'expédition et autres installations, et on y trouve aussi les installations de plusieurs autres industries. En 1908-9-10, le ministère a construit un quai public à Whitney-Pier, pour l'usage du district, de 620 pieds de longueur et atteignant 6 pieds d'eau de profondeur à basse mer. On se proposait à l'origine d'étendre ce quai jusqu'à une profondeur d'eau de 11 pieds à basse mer; mais on a craint que prolonger plus au large, il ne pourrait pas supporter l'action de la débâcle le printemps, et on se décida de creuser un chenal d'accès au quai à partir du maître-chenal, à une profondeur d'eau de 11 pieds à basse mer, et le 10 juillet 1912, on a passé un marché avec la *Coastal Dredging and Construction Co., Lted.,* de Sydney, chargeant cette compagnie de l'exécution des dragages en ce lieu.

La drague *Cadeco,* de cette compagnie, a commencé ses opérations le 9 juillet, pour les poursuivre en forfait jusqu'à leur achèvement le 20 août, et pendant cette période la drague a enlevé 25,006 yards cubes de sable, de gravier, de tuf et une couche de roches, cubés à chaland, sur le prix de 34 cents par yard cube, et de 20 cents par yard cube pour remorquage supplémentaire, et en outre, la drague a éjecté 650 yards cubes de sable et de tuf à 22⅔ cents par yard; mais on s'est buté au roc solide, et l'on n'a pu atteindre la profondeur déterminée que jusqu'à environ 50 pieds de l'extrémité du quai. La somme totale payée aux entrepreneurs pour ces travaux s'est élevée à $9,400.46.

WINDSOR.

La longueur de chenal dragué est d'environ 260 pieds; sa largeur est de 400 pieds à l'ouverture, et d'environ 250 pieds à son extrémité intérieure.

Windsor est l'un des ports les plus importants de la Nouvelle-Ecosse. Cette ville est située sur la rivière Avon, à la tête du Bassin des Mines. Les industries emploient environ 400 personnes et environ 100,000 tonnes de plâtre manufacturé sont expédiées annuellement. Population, environ 3,500.

Les travaux dans ce port ont pour but de fournir aux vaisseaux un mouillage sûr.

A partir du 1er avril jusqu'au milieu de mai 1912, 5,000 verges cubes de boue furent enlevées à la main, au taux de 60 cents par verge cube.

Windsor, chef-lieu du comté de Hants, compte 4,500 habitants. Cette ville est située à la tête de l'estuaire de la rivière Avon, sur la ligne du chemin de fer *Dominion Atlantic,* à 46 milles au nord-ouest de Halifax. Aux environs de Windsor se trouvent d'importantes carrières, d'où l'on extrait pour l'expédition aux Etats-Unis ce lieu par la voie de navigation, quelques deux à trois millions de pieds de bois de charpente m.p.

Pendant l'exercice 1910-11, on a dépensé $2,385 pour l'enlèvement de la vase accumulée dans les postes d'amarrage au quai public en ce lieu. On a enlevé de 3 à 5 pieds de vase d'épaisseur le long du quai d'une extrémité à l'autre, sur une longueur de 450 pieds. Ces travaux ont été exécutés à forfait.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $382.62 pour l'achat et la pose d'une nouvelle cornière de fer et, pour la réparation du tablier, etc.

Commencés le 6 juillet, les travaux ont été achevés le 31 juillet 1912.

WOLFVILLE.

Wolfville, comté de King, village d'environ 2,000 habitants, est situé sur la droite et près de l'embouchure de la rivière Cornwallis, qui se jette dans l'angle sud-ouest du bassin de Minas. C'est une station importante du chemin de fer *Dominion Atlantic,* à mi-chemin entre Annapolis et Halifax, à 66 milles d'Annapolis, et à 7 milles de Kentville, chef-lieu du comté de King.

En 1900-01, le ministère fit construire, à forfait pour le prix de $6,360.50, un quai public sur la rive droite de la rivière, près de son embouchure. L'érosion de la berge de la rivière en ce lieu, et la destruction du quai par les glaces exceptionnellement fortes de l'hiver de 1903-04, a nécessité sa reconstruction en encaissement pendant 1905-06, travaux dont on trouvera tous les détails dans les rapports annuels de 1906-07 et 1911-12.

En 1912-13, on a dépensé la somme de $2,286.39, pour remplir au moyen de fascines et de pierres une cavité de 30 pieds de largeur, de 10 pieds de profondeur et de 30 pieds de longueur sur le côté nord du poste d'amarrage des vapeurs devant le quai et une autre cavité de 40 pieds de longueur, de 30 pieds de largeur et de 18 pieds de profondeur sur le côté ouest. Ces cavités avaient été produites par l'action des contre-courants et auraient pu occasionner la destruction du quai. On a aménagé à nouveau le poste d'amarrage des vapeurs devant le quai par le moyen de puissants pilotis et d'entretoises, et chargé l'ouvrage de fascines et de pierres. En outre, on a fixé 10 pilotis d'amarrage sur le bord du ruisseau dans le voisinage du quai.

YARMOUTH.

(*Dragage.*)

Yarmouth, qui compte une population d'environ 7,000 âmes est l'une des villes les plus considérables de la Nouvelle-Ecosse. C'est le terminus du chemin de fer

Dominion Atlantique, à 217 milles d'Halifax. C'est aussi la tête de ligne des bateaux de la *Dominion Atlantique* faisant le service entre Yarmouth et Boston. Le volume de l'importation et de l'exportation en ce lieu s'élève de 150,000 à 200,000 tonnes chaque année, avec de 75,000 à 80,000 passagers.

Au cours de l'exercice, 1912-13, la *Dominion Dredging Company* conformément à son contrat du 18 septembre 1912, a commencé l'exécution le 31 août 1912, de l'approfondissement et de l'élargissement du chenal des bateaux dans la partie inférieure du havre, directement à l'est du récif Sollow. Le dragage a été exécuté sur une longueur de 1,500 pieds et une largeur de 335 pieds. La tranchée pratiquée en ce lieu atteint une profondeur maximum d'environ 6 pieds. La quantité de matières enlevées comprend 30.6 verges cubes de la classe "A" (des cailloux mesurant au delà de 2 verges cubes), et 52,760 verges de la classe "B", consistant en sable, gravier, un peu de tuf et en cailloux. Ce dragage a été achevé le 25 novembre.

Le 26 novembre, la drague a été transférée à la partie supérieure du havre où elle a élargi le chenal d'accès au quai du *Dominion Atlantic Railway.* L'aire de ce dragage est en forme d'un croissant de 350 pieds de longueur et d'une largeur maximum de 90 pieds. La tranchée a une profondeur moyenne de 24 pieds et atteint une élévation de 18 pieds au-dessous des hautes eaux des grandes marées ordinaires.

La quantité de matières enlevées en ce lieu comprend 16,454 verges d'alluvions. Dans le mouillage situé directement au sud du quai nord du *Dominion Atlantic Railway,* 5,667 verges cubes de matières de la classe "B" ont été draguées. La profondeur de la tranchée varie de 3 à 10 pieds atteignant une élévation de 18 pieds au-dessous des basses eaux des grandes marées ordinaires. La quantité de matières enlevées a été mesurées *in situ.* Le but du dragage dans la partie inférieure du havre était d'améliorer le chenal, qui à cet endroit était et reste encore très tortueux à l'entrée du havre. A peu près en face des récifs Sollow, il n'y avait que 16 pieds de profondeur dans le chenal. Il sera nécessaire d'élargir et de rectifier davantage une partie du chenal avant que de plus gros bateaux puissent être employés pour l'accommodation des touristes et autres voyageurs.

Dans la partie supérieure du havre, il faudra élargir davantage le chenal d'accès au quai du *Dominion Atlantic Railway,* pour permettre à de grands bateaux de tourner en approchant du quai et en le quittant.

Le but du dragage dans le mouillage au sud du quai de la *Dominion Atlantic Railway,* est de permettre aux navires d'accoster le long de la face sud du quai, sans obstruer le chenal, au delà du quai. Au moins 5,000 verges supplémentaires devront être enlevés de ce mouillage afin qu'un vaisseau puisse y mouiller sans inconvénient. Dans le havre de Yarmouth les grandes marées atteignent une hauteur de 14 pieds et les petites marées 12 pieds.

BARRE DE YARMOUTH.

La position du havre de Yarmouth, comté de Yarmouth, est par N.-E.E- et S.-S.-O. (vraie), et depuis les quais d'en haut jusqu'à l'embouchure de la rivière, il a presque 4 milles de longueur. A la moitié environ de sa longueur et sur une distance d'environ trois quarts de mille, il est protégé contre les vagues de la baie de Fundy par une barre de gravier et de galets, qui relie le Cap-Fourchu, une île ou plutôt une péninsule, avec Stony-Point, qui marque l'extrémité sud de la terre ferme et constitue le côté ouest du havre.

En 1867, le gouvernement provincial commença la construction d'un ouvrage de protection de la plage en ce lieu. Près de son extrémité est, on a démoli entièrement publics étendit cet ouvrage jusqu'à l'extrémité du Cap-Fourchu. une distance de 1.000 pieds.

Depuis 1875, le Ministère exécuta la réparation, la réfection et le prolongement de cet ouvrage de protection de la plage, travaux dont on trouvera tous les détails dans les rapports annuels de 1910-11 et 1911-12.

En 1912-13, on dépensa la somme de $911.58 pour les réfections de l'ouvrage de protection de la plage en ce lieu. Près de son extrémité est ,on a démoli entièrement et reconstruit un tronçon de 30 pieds de longueur, de 20 pieds de largeur et de 17 pieds de hauteur. En outre, on a réparé la plate-forme en plusieurs endroits.

YOUNGS-LANDING.

Youngs-Landing, comté de Lunenburg, est situé sur l'anse Prince, baie Mahone, à environ 3 milles au nord de la ville de Lunenburg. Le district environnant est très riche. Le gouvernement provincial construisit avant la Confédération un quai en ce lieu. Ce quai étant devenu fort délabré, le Ministère, en 1899-1900, dépensa la somme de $795.58, pour construire un quai sur l'emplacement de l'ancien. Cet ouvrage est à blocs et travées; sa longueur est de 81 pieds, sa largeur de 22 pieds et sa hauteur de 12 pieds à l'extrémité du large. La longueur de l'abord est de 40 pieds.

Pendant l'exercice 1912-13, on dépensa la somme de $677.57, pour la construction d'un nouveau bloc à l'extrémité extérieure du quai de 20 pieds carrés et de 16 pieds de hauteur et pour la construction d'une petite cale sur le côté nord du quai. En outre, on a réparé la vieille partie de l'ouvrage et enlevé et renouvelé le plancher, les longerons et le garde-fou.

Commencés le 1er juin, les travaux ont été achevés le 23 juin 1912.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ANNANDALE.

L'appontement d'Annandale, comté de King, est situé sur la rive nord de la Grande-Rivière, près de son embouchure dans la baie de Broughton, et c'est l'un des ouvrages de l'Ile-du-Prince-Edouard qui sont passés sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1883-84. On trouvera la désignation de cet appontement dans le rapport annuel du ministre des Travaux publics de 1906-07.

Pendant la saison actuelle on a renouvelé une partie de la plate-forme du massif de tête et de l'abord que l'âge avait rendu impropres au trafic. Commencés le 1er novembre, les travaux ont été achevés le 8 novembre et ils ont entraîné une dépense de $224.85.

QUAI DE L'ASILE.

(Dragage.)

La maison de santé Falconwood pour les aliénés, entretenue par le gouvernement provincial, est située sur la rive nord de la rivière Hillsborough, à environ 1½ mille de Charlottetown. En 1906, le gouvernement provincial a fait construire un quai en ce lieu pour faciliter le transport du charbon pour l'asile, et dans la même année. il a fait creuser un chenal de 50 pieds de largeur et de 6 pieds de profondeur à basse mer, ou de 15½ pieds au-dessous du niveau des hautes eaux des grandes marées qui atteignent ici 9½ pieds. Cependant, ce chenal que traverse presque directement les courants, s'était comblé peu à peu, et on l'a creusé à nouveau en 1909, et

encore en 1911, dragages qu'on a dû reprendre et poursuivre du 2 au 12 juillet, période pendant laquelle la drague *Prince Edward,* a extrait un volume de 3,750 verges cubes de matières (cubage au chaland), se composant de vase et d'herbes marines.

BAY-VIEW.

L'appontement de Bay-View a été établi sur la rive est et près de l'embouchure de la rivière de l'Espérance, qui se jette dans le havre de New-London à environ 3½ milles au sud-est de l'entrée du havre. Cet appontement est l'un des ouvrages qui passèrent sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1883-84. Sa longueur totale est de 510 pieds, et il comprend un abord ou culée de 405 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, avec un massif de tête de 105 pieds de longueur et de 25 à 35 pieds de largeur et qui atteint une profondeur d'eau de 8 pieds à basse mer, laquelle a été ménagée par dragage en 1901. On a réparé et consolidé cet appontement à plusieurs reprises. Pendant la saison dernière, on a dépensé la somme de $401.02, pour renouveler la partie supérieure du massif de tête, où la plate-forme et une partie des longerons avaient été endommagés. En outre, on a posé de nouvelles défenses et enfoncé contre l'ouvrage des pilots-défenses supplémentaires et remis l'appontement en bon état généralement. Les travaux ont été exécutés du 16 août au 13 septembre.

BELFAST.

L'appontement de Belfast, comté de Queen, appelé "quai Halliday", est situé sur la côte sud de la baie Orwell, à environ un mille du village d'Eldon. Cet appontement, construit plusieurs années avant la Confédération par le gouvernement de l'Ile-du-Prince-Edouard, et passé en 1883 sous le contrôle du gouvernement fédéral, sert, non seulement aux commerçants du district, mais aussi à l'accostage du vapeur qui, trois fois par semaines, fait le voyage entre Charlottetown et les ports de la baie Orwell, etc. On trouvera la désignation complète de cet appontement dans le rapport annuel de 1905-06, de même que les détails du prolongement et des améliorations qui y ont été faites de temps à autre par le ministère depuis 1883-84, alors que cet ouvrage passa sous le contrôle du gouvernement du Dominion.

Pendant la saison dernière, du 1er au 31 octobre, on a restauré la partie supérieure de l'abord contigu à l'avant-massif, sur une longueur de 80 pieds et une largeur de 32 pieds. On a renouvelé les longerons, la plate-forme et les défenses aux endroits défectueux, et mis tout l'ouvrage en parfait état.

BELLE-RIVIÈRE.

Le havre de Belle-Rivière, comté de Queen, est situé sur la côte sud de l'île, à environ 4 milles à l'ouest des îles Wood, et à six milles à l'est de l'entrée du havre de Pinette. Ce port avait été aménagé par le gouvernement provincial, plusieurs années avant la confédération et les travaux en ce lieu comportaient deux brise-lames établis de chaque côté de l'entrée et deux petits quais d'embarquement de marchandises à quelque distance à l'intérieur; mais les facilités offertes au trafic étant considérées insuffisantes, le ministère à la demande des expéditeurs, des commerçant et des habitants du district, a construit en ce lieu pendant la saison dernière un quai de 60 pieds de longueur et de 22 pieds de largeur sur la rive nord du havre de Belle-Rivière. Commencés le 10 juillet, les travaux ont été exécutés par intervalles et achevés le 5 octobre, et ils ont entraînés une dépense de $1,128.65.

BONSHAW.

Le village de Bonshaw est situé à la tête de la navigation de la rivière Ouest ou Elliot, à environ 15 milles à l'ouest de Charlottetown. C'est le centre d'un district

très populeux. Les chemins qui conduisent de Charlottetown au village de Bonshaw sont fort accidentés, et le transport considérable de marchandises qui s'y fait et qui a encore augmenté, surtout depuis l'usage plus fréquent des bateaux automobiles, passait par le vieux pont public afin de pouvoir utiliser un quai de l'autre côté de la rivière; mais ce pont étant devenu défectueux, on l'a remplacé par un pont en acier dont on ne peut pas faire usage pour atteindre le quai.

Afin de pouvoir offrir un débarcadère qui donnera les mêmes facilités de transport que l'ancien pont-route, le ministère, pendant la saison dernière, a construit sur la rive est de la rivière à une courte distance en aval du pont neuf, un petit quai de 40 x 40 pieds, établi en chevalets, avec longerons, plate-forme, lisses, etc., et à revêtement sur ses côtés et à sa façade au moyen de pilots-défenses disposés à 5 pieds d'intervalle d'axe en axe. On a aussi construit une chausssée d'accès à remblayage de pierres et de gravier. Commencés le 7 septembre, les travaux ont été achevés le 7 novembre, mais l'irrégularité dans la livraison des matériaux a empêché l'exécution de ces travaux sans interruption pendant cette période. Ils ont entraîné une dépense de $437.77 et l'ouvrage devra suffire aux besoins du trafic en ce lieu.

CAP-TRAVERSE.

Le quai de Cap-Traverse, comté de Prince, se trouve au sud de l'Ile-du-Prince-Edouard, à environ 15 milles à l'est de l'entrée du port de Summerside. En 1869, le gouvernement provincial commença la construction de ce quai, qui, en 1878, s'étendait sur une longueur de 1,470 pieds dans l'anse, et sa largeur était de 24 pieds. En 1885, quand l'ouvrage desservait la ligne secondaire à Cap-Traverse du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard, le ministère des Chemins de fer et Canaux prit ce quai sous son contrôle, et le prolongea de 300 pieds. Pendant les quinze dernières années, le ministère des Chemins de fer a de fait abandonné le quai, les hangars et les voies de services, etc., et négligé complètement les réparations; en sorte que, ceux pour l'avantage de qui ce quai avait été construit en premier lieu, ont souffert de cet abandon jusqu'en 1907, alors que le ministère des Travaux publics le rendit propre au service en réparant la partie de l'ouvrage vers le rivage. Pendant la saison de 1911, on a exécuté d'autres réparations en ce lieu pour rendre le quai pratiquable.

Pendant la saison actuelle, on a dépensé la somme de $785.78, pour une nouvelle restauration qui a consisté dans la reconstruction d'un tronçon de 150 pieds de longueur de la face du quai donnant sur le chenal, et dans le renouvellement des longerons, de la plate-forme et d'une partie du lest, et dans la pose de nouvelles défenses en pilotis contre le tronçon contigu de 100 pieds de longueur. Commencés le 15 juillet, les travaux ont été achevés le 5 septembre.

CHINA-POINT.

L'appontement de China-Point, comté de Queen, est situé sur la rive ouest de la rivière Orwell près de son embouchure dans la baie de ce nom. L'appontement construit par le gouvernement provincial passa, en 1884, sous le contrôle du gouvernement fédéral. Sa longueur totale est de 426 pieds. Il comprend: une culée ou abord, de 140 pieds de longueur; six massifs reliés par des travées, et un ouvrage de tête, de 37 x 72 pieds, donnant sur le chenal. A cette extrémité de la construction, on dispose d'un tirant d'eau de 15 pieds aux basses eaux, et de 23 pieds aux hautes eaux des grandes marées. Lorsqu'il passa sous le contrôle du gouvernement fédéral, cet appontement qui était très vieux, a depuis et de temps à autre, nécessité des dépenses d'entretien, afin de pouvoir le rendre praticable au trafic de l'endroit.

Pendant le présent exercice, on a dépensé la somme de $176.14 pour renouveler une partie de la plate-forme de l'avant-bloc et de l'abord et pour exhausser et niveler le chemin d'accès. Commencés le 24 septembre, les travaux ont été achevés le 29 octobre; mais on n'a consacré que 18 jours à ces travaux pendant cette période.

COVE-HEAD.

Le havre de Cove-Head, comté de Queen, est situé sur le côté nord de l'île, à environ mi-chemin entre les ports de Tracadie et de Rustico. En dedans de son entrée, qui, à basse mer, est d'environ 250 pieds de large, la baie a environ 4 milles de longueur, de ½ à 1 mille de largeur. Les petits bateaux peuvent naviguer sur la plus grande partie de son étendue; c'est-à-dire ceux qui peuvent franchir la barre extérieure, où l'on ne trouve qu'un tirant d'eau de 3½ pieds à basse mer ou de 7½ pieds aux hautes eaux des grandes marées. Le havre proprement dit commence immédiatement en dedans de l'entrée et gagne l'ouest entre la batture de sable laquelle constituait un haut-rond considérable à l'origine, restant à sec à mi-marée. Autrefois, le chenal d'accès principal à la baie se trouvait sur le côté ouest du haut-fond; sa largeur était de 300 à 400 pieds, et sa profondeur de 5 pieds et plus à basse mer; le petit chenal qui existait sur le côté était peu profond et étroit. Des changements étant survenus en ce lieu, dont on trouvera les détails dans le rapport annuel de 1903-04, on construisit à forfait des ouvrages pour maintenir dans son état premier le maître-chenal ou havre, sur lequel se trouvent les casiers d'osier pour prendre le homard, et l'installation pour ses préparations.

L'ouvrage étant fort exposé et sujet à l'affouillement et à l'affaissement, dus à la nature des fondations et au lieu de son emplacement, on pouvait s'attendre à ce que des réparations y fussent nécessaires de temps à autre; en effet, cela arriva l'été dernier et on répara l'ouvrage le mieux qu'on pu. Ces réparations consistèrent dans la pose de pilots-défenses supplémentaires et dans le renouvellement des traversines et des longrines défectueuses. Commencés le 28 juillet, les travaux ont été achevés le 26 octobre. Pendant le mois de mars, on dépensa la somme de $49.75, pour restaurer au moyen de fascines l'ouvrage de protection de la plage sur une longueur de 370 pieds, du côté ouest du havre. La dépense pour l'exercice s'éleva à $1,190.68.

CRAPAUD.

L'appontement de Crapaud se trouve au fond du bassin navigable de Crapaud, au village Victoria, lequel après Summerside, est le lieu d'embarquement de marchandises le plus important sur la rive sud de l'île. Ce lieu est à mi-chemin entre les havres de Charlottetown et de Summerside et à environ 11 milles de la jonction Emerald sur le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard. La longueur de cet appontement est de 468 pieds, et il comprend un abord ou culée de 286 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, et un tronçon central de 143 pieds de longueur et de 37 pieds de largeur, avec une pile antérieure de 57 x 58 pieds. A l'exception de l'abord qui forme massif l'ouvrage primitif se composait de piles et de travées, et ces dernières étaient constituées par des longerons recouverts d'une plate-forme, tandis que les blocs, à l'exception du bloc extérieur et de l'abord, avaient été chargés de pierres recouvertes de gravier, et surmontés d'une plate-forme en bois. Depuis que cet appontement a passé sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1884, on a rempli de pierres toutes les parties de l'appontement à l'endroit des travées et dépensé de temps à autre les sommes nécessaires pour le maintenir en bon état.

Pendant la saison dernière, on a dépensé la somme de $500 pour la réparation et le consolidement de l'ouvrage en général. Ces réparations ont consisté dans le renouvellement du tablier de la pile antérieure sur une largeur de 20 pieds; dans la construction d'un trottoir en bois sur une partie de l'abord; dans le renouvellement des parements et des pièces de protection de la partie supérieure de l'ouvrage qui était pourrie, et des madriers du revêtement des défenses en pilotis, qui avaient été soit emportés, soit rompus sur les côtés et aux angles de l'avant-bloc.

FRANKLIN-POINT.

Franklin-Point se trouve en dedans du havre de Charlottetown sur la rive ouest de la rivière du Nord près de son confluent avec la rivière de l'Est ou Hillsborough et la rivière de l'Ouest.

Pour offrir des facilités de transport aux habitants qui occupent les lots riverains 30, 31 et 32, et ceux de la partie sud-ouest du comté de Queen, on passa un marché le 5 décembre 1912 avec MM. Harvey D. McEwen, Kimble Coffin et Kimble A. Webster, les chargeant pour le prix de $24,990 de la construction d'un appontement en ce lieu, avec un abord de 540 pieds de longueur et des murs de quai de 110 pieds de longueur. On transporte actuellement les matériaux à pied d'œuvre, et les travaux commenceront probablement vers le 15 avril, après la rupture des glaces sur la côte.

POINTE-GORDON.

Le quai de Pointe-Gordon, comté de Prince, se trouve sur la rive sud de la rivière Foxley, près de son embouchure dans la baie de Cascumpec, et à 6 milles environ d'Alberton, par voie de terre, ou à 3 milles environ du quai de rive à Alberton, du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, par voie navigable à travers la baie. Le quai de Pointe-Gordon a été construit en 1893 par le gouvernement provincial pour offrir au district les facilités de trafic, et il consiste en une chaussée d'accès longue de 275 pieds et large de 20 pieds; une travée de 18 pieds de longueur, et un caisson extérieur ou massif de tête de 30 x 30 pieds, ce dernier s'étendant à une profondeur d'eau de 8 pieds à basse mer ou de 12 pieds aux hautes eaux des grandes marées qui atteignent ici 4 pieds.

Il arriva, cependant, que les fortes tempêtes de l'automne de 1909 emportèrent le massif de tête et avarièrent à tel point le reste de l'ouvrage qu'il fut hors de service, causant de graves inconvénients aux gens qui s'en servaient; et à leur requête et avec l'entente que le gouvernement provincial, qui se refusait à le restaurer, transférerait tous ses droits et titres à ce quai au gouvernement fédéral, ce dernier en assuma le contrôle et s'engagea à le restaurer. Et le 20 décembre 1911, on passa un contrat avec MM. Rankin et Gordon au prix de $2,400 pour l'exécution des travaux, lesquels furent commencés le 11 juin; mais le retard apporté dans la livraison des matériaux et une main-d'œuvre insuffisante en retardèrent l'achèvement; cependant, on acheva l'ouvrage d'une manière satisfaisante.

GRAHAM'S-POND.

Graham's-Pond, comté de King, est situé sur la côte est de l'île, à environ 5 milles au sud-est de l'entrée de la baie de Cardigan et à la même distance au nord du havre de Murray.

La longueur de l'étang est à peu près d'un demi-mille et sa largeur de 600 à 800 pieds, ayant généralement et à une petite distance en dedans de son entrée, une profondeur d'eau de 5 à 7 pieds, aux phases de son niveau ordinaire.

Pendant 1900, le ministère de la Marine et des Pêcheries pratiqua un nouveau chenal d'accès à l'étang, vu que l'ancien chenal s'était déplacé graduellement vers le sud, dans un lieu où se trouvait un récif, et qu'il était devenu inutile aux bateaux pour entrer au port. Ces travaux, cependant, ne furent pas beaucoup utiles et le chenal retourna à son ancien lit.

Dans l'automne de 1901, le ministère essaya d'améliorer l'endroit, et continua ses efforts de temps à autre,, comme on le trouvera dans les rapports annuels de 1907-08-09. Et quoique les divers ouvrages entrepris en ce lieu n'entraîneront pas de grands frais, ils furent cependant d'une grande utilité, offrant un abri sûr aux bateaux de pêche et facilitant le travail des pêcheurs qui autrefois étaient obligés de hâler leurs bateaux sur la plage, au delà de la laisse de la haute mer. Pendant les tempêtes survenues le 1er et le 27 décembre 1909, une partie considérable des ouvrages a été endommagée.

Cette année, on a employé l'allocation de $1,250, pour les réparations et le consolidement des ouvrages. Ces réparations ont consisté dans leur reconstruction à leur pleine hauteur et dans le renouvellement de la plate-forme et du pilotage, etc., et d'un tronçon de 80 pieds de longueur vers l'intérieur du caisson extérieur de 30 pieds du massif sud; dans la réparation ou la reconstruction, et le renouvellement des défenses et de la plate-forme du tronçon contigu de 100 pieds de longueur vers l'intérieur, et dans la reconstruction d'un autre tronçon de 100 pieds de longueur vers l'intérieur. Du côté sud du chenal, on a reconstruit, lesté, recouvert et revêtu un tronçon de 75 pieds de longueur vers l'intérieur du bloc extérieur; en outre, on a débarrassé quelque peut le "Galop". Commencés le 25 juillet, les travaux ont été achevés le 26 septembre, et la dépense s'est élevée à $1,241.

GRANDE-RIVIÈRE.

L'appontement de la Grande-Rivière, comté de Prince, se trouve sur la rive nord de cette rivière aussi appelé rivière Ellis, près de l'endroit où elle se jette dans la baie de Richmond, et à environ 7 milles au nord-est de la station de Wellington, sur la ligne du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard. L'appontement qu'avait construit le gouvernement provincial pendant 1880-1-2, étant devenu hors de service en 1902, et le gouvernement local se refusant à la réparer, il passa sous le contrôle du gouvernement du Dominion, qui le mit en bon état. En outre, le ministère pendant l'été de 1911, améliora le chenal d'accès au quai, et du 19 au 31 juillet, la drague *Montague,* creusa à l'extrémité extérieure de l'appontement et de chaque côté enlevant 8,700 yards cubes de matières composées de vase et de glaise, pour offrir à la navigation une profondeur d'eau de 10 pieds aux basses eaux des grandes marées.

Pendant le cours des travaux, on s'aperçut que la palée défensive établie contre la face extérieure du massif de tête, avait été détruite au-dessous de la ligne du niveau des basses eaux par l'action des tarets, et on la renouvela tout en laissant dépasser les pilots de quelques pieds, en vue des travaux subsécutifs, le sommet du massif de tête qui s'était affaissé, ce qui exposait l'ouvrage à l'action des grosses mers. Pour remédier à ce danger, on exhaussa d'environ 2 pieds, pendant la saison dernière, le massif de tête de l'abord contigu, de façon à l'amener à peu de chose près au même niveau que les pilots de la palée. On exécuta de plus, la réparation en général de l'ouvrage pour le mettre en bon état. Les travaux ont été exécutés par intervalles entre le 2 juillet et le 31 octobre. La dépense totale s'est élevée à $497.77.

QUAI HICKEY.

Le quai Hickey, est situé sur la rive sud de la rivière Hillsborough, à environ 10 milles à l'est de Charlottetown, et c'est l'un des ouvrages de l'Ile-du-Prince-Edouard qui passèrent sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1883-84. Son importance est due au fait qu'il offre un point d'embarquement des marchandises pour le district agricole d'une grande étendue qu'on trouve sur la rive sud de la rivière et qui n'est pas desservi par les chemins de fer, comme la plupart des autres parties de la province. Cet ouvrage étant très vieux quand il passa sous le contrôle du gouvernement fédéral, on a dû y faire des dépenses assez considérables de temps à autre pour le mettre et le maintenir en bon état. Pendant l'été dernier, on a soit réparé, soit renouvelé, suivant le cas urgent, le tablier et les longerons des deux travées extérieures qui étaient défectueuses; de plus, les pièces de parements des deux caissons contigus, les faces de ces derniers ayant été consolidées au moyen d'une palée défensive créosotée sur laquelle on posa une plate-forme pour supporter les longerons, le tablier, etc.; en un mot, on fit toutes les réparations nécessaires pour mettre le quai en bon état. Les travaux ont été exécutés par intervalles entre le 6 juillet et le 22 octobre.

HURD'S-POINT.

L'appontement de Hurd's-Point est situé sur le côté sud du port de Bedeque ou Summerside. L'appontement occupe une place de commerce maritime très importante, vu qu'elle est à peu près le seul par où s'écoule le surplus des produits d'un riche et vaste district agricole. C'est aussi le lieu de relâche du traversier qui fait le service toutes les demi-heures pendant la saison de navigation entre Summerside et l'appontement. Cet appontement a 500 pieds de longueur et 26 pieds de largeur, sauf le dernier tronçon de 50 pieds qui a une largeur de 65 pieds. Cet appontement est au nombre des ouvrages de l'Ile-du-Prince-Edouard, que le gouvernement fédéral prit sous contrôle en 1883-84, époque à laquelle il était devenu presque hors d'usage. On trouve un tirant d'eau de 10 pieds à basse mer à l'extrémité du large de l'ouvrage, ou de 17 pieds aux hautes eaux des grandes marées qui atteignent ici 7 pieds. Comme cet ouvrage est devenu très vieux et qu'il est exposé à l'action des tarets, des glaces et des tempêtes, on l'a réparé pendant l'exercice, travaux qui ont été commencés le 24 octobre et achevés de manière satisfaisante le 6 décembre 1912, et qui ont consisté dans le renouvellement de la palée défensive, dont une partie en bois créosoté; et dans le renouvellement d'une partie des cales du massif de tête et d'environ la moitiée de la plate-forme de ce dernier. La dépense totale pendant l'exercice s'est élevée à $969.26.

KIER'S-SHORE.

L'appontement de Kier's-Shore, comté de Prince, se trouve sur la rive sud de la baie Richmond, à 7 milles environ de Kensington, village et station sur la ligne du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard. Construit plusieurs années avant la Confédération par le gouvernement de l'Ile-du-Prince-Edouard, c'est l'un des ouvrages de l'Ile-du-Prince-Edouard qui passèrent sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1883-84, et depuis cette époque, il a été tenu en bon état, et amélioré, agrandi, etc., dépenses diverses qu'on trouvera détaillées aux rapports annuels de 1899-1900, 1906-07 et 1911-12. L'automne dernier, on a renouvelé et mis en bon état une partie de la chaussée d'accès en pierres recouvertes de gravier, laquelle s'était affaissée et que les grosses mers avaient fort délabrée. Commencés le 28 octobre, les travaux ont été achevés le 11 novembre. La dépense totale s'est élevée à $200.

HAVRE DE MIMINEGASH.

Le havre de Miminegash, comté de Prince, est situé sur la côte nord-ouest de l'Ile-du-Prince-Edouard, à environ 15 milles au sud de Cap-Nord, et à 18 milles au nord de la Pointe-Ouest. C'est en 1878, que les travaux furent commencés à Miminegash et ils furent poursuivis par intervalles jusqu'à présent. Aujourd'hui, les constructions qui s'y trouvent sont des jetées ou brise-lames de chaque côté de l'entrée, dont la largeur est de 60 pieds environ. Le brise-lames du côté nord a 590 pieds de long et celui du côté sud, 400 pieds. Vers l'intérieur et en deçà de ces brise-lames, se trouvent des ouvrages qui, protégeant la grève peu élevée, empêchent que des chenaux ne s'y forment pendant les tempêtes à l'époque des hautes eaux des grandes marées. Ces ouvrages offrent aujourd'hui un port sûr et toutes les facilités au commerce en ce lieu qui consiste principalement dans l'exportation des produits de la ferme et du bois de construction et l'importation du charbon. Plusieurs goélettes y font le service régulièrement pendant la saison de navigation, et ces bateaux trouvent actuellement dans le chenal d'accès au havre, lequel primitivement restait à sec à basse mer, un tirant d'eau de 5 pieds à cette phase de la marée et de 9 pieds au-dessous du niveau des hautes eaux des grandes marées.

Pendant la saison dernière, on a réparé les divers ouvrages en général, et ces réparations ont consisté dans le renouvellement des défenses ordinaires et de la palée défensive contre l'ouvrage nord laquelle avait été endommagée par l'action des tarets

et des glaces mouvantes; on a aussi renouvelé une partie de la plate-forme du chemin d'accès et des deux brise-lames de même que les longerons à la partie vers le rivage de l'ouvrage nord. Somme toute, on a mis tout l'ouvrage en bon état. Les travaux ont été exécutés par intervalles du 5 août au 4 octobre, et la dépense totale s'est élevée à $875.57.

ANSE MCPHERSON.

L'anse McPherson, comté de King, se trouve sur la rive sud de la Grande-Rivière, à une distance à l'ouest du lieu dénommé "Grève Morrison", qui sépare la Grande-Rivière de la baie de Broughton. La construction d'un quai en cet endroit fut commencée en 1904; on en trouvera la désignation dans les rapports annuels de 1908-09-10.

Pendant l'exercice dernier, on a nivelé la partie de la chaussée d'accès qui s'était affaissée, et réparé le massif de tête de façon à mettre tout l'ouvrage en bon état. Commencés le 3 octobre, les travaux ont été achevés le 10 du même mois. La dépense totale s'est élevée à $100.

MONTAGUE.

(*Dragage.*)

Le village Montague, situé à la tête de la navigation de la rivière Montague, est le terminus de la ligne secondaire à Montague du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard. C'est un lieu de trafic considérable où se rendent de nombreuses goélettes au printemps et à l'automne pour y débarquer et embarquer leurs marchandises. C'est aussi le port de relâche plusieurs fois par semaine du paquebot *Enterprise* qui fait le service entre l'Ile-du-Prince-Edouard, le Cap-Breton et la Nouvelle-Ecosse, pendant la saison de navigation et où s'arrête aussi cette année le paquebot *Swansea Trader.* Afin d'offrir plus de facilités au trafic en ce lieu, on a exécuté des travaux de dragage sur toute la largeur du chenal et à sa pleine profondeur dans le voisinage du village de Montague pendant la saison dernière, et on a employé la drague *Montague,* du 26 septembre au 23 novembre, à cette fin, laquelle a enlevé un volume de 42,100 verges cubes de vase et de glaise (cubage au chaland) pour offrir une profondeur d'eau de 13 pieds à basse mer sur toute l'étendue draguée. On a aussi employé cette drague, du 10 au 12 décembre, pour extraire un volume de 2,400 verges cubes.

MOUNT-STEWART.

(*Dragage.*)

Le village de Mount-Stewart, comté de Queen, est situé à la tête de la navigation de la rivière Hillsborough, à environ 18 milles à l'est de Charlottetown; c'est le point de jonction des embranchements de Souris et de Georgetown, sur le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard. Sa population est de 500 âmes environ, tandis que les arrondissements populeux d'alentour compte plus de 1,500 habitants qui sont très intéressés à l'amélioration des facilités à offrir au trafic qui se fait par goélettes d'un tonnage ordinaire de 50 à 100 tonneaux. On a commencé l'exécution de l'amélioration du chenal d'accès le 1er septembre 1911, et on a employé la drague *Prince Edward,* jusqu'au 17 novembre pour aménager un bassin de virage et pour draguer à l'extrémité et contre les côtés des quais du gouvernement, afin d'offrir une profondeur d'eau de 7 pieds à basse mer, ou de 17 pieds aux hautes eaux des grandes marées qui atteignent ici 10 pieds. On a aussi commencé l'exécution de l'amélioration du chenal, travaux qui ont été exécutés par la drague *Prince Edward,* du 1er août au 18 novembre, période pendant laquelle cette drague a pratiqué la première tranchée, soit dragué environ la moitié du chenal où l'on doit exécuter l'amélioration en projet, et l'on a extrait un volume d'environ 28,925 verges cubes de vase et de glaise molle (cubage au chaland)

et approfondi le chenal sur une longueur d'environ 6,000 pieds, et une largeur de 45 pieds à une profondeur de 4 pieds. En outre, la drague *Prince Edward,* a extrait le 29 novembre un volume de 175 verges cubes de vase.

Le village de Mount-Stewart, comté de Queen, est situé à la tête de la navigation de la rivière Hillsborough, à environ 18 milles à l'est de Charlottetown; c'est le point de jonction des embranchements de Souris et de Georgetown, sur le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard. Sa population est de 500 âmes environ, tandis que les arrondissements populeux d'alentour comptent plus de 1,500 habitants qui sont très intéressés à l'amélioration des facilités à offrir au trafic qui se fait par goélettes d'un tonnage ordinaire de 50 à 100 tonneaux. On a employé la drague *Prince Edward* du 1er septembre au 17 novembre 1911, à des travaux de dragage à la tête et de chaque côté des quais du gouvernement, pour y aménager un bassin de 7 pieds de profondeur aux basses eaux des grandes marées, de manière à permettre le virage; on a creusé de plus une partie du chenal d'accès sur une longueur de 50 pieds à la même profondeur, pour obtenir 17 pieds aux hautes eaux des grandes marées qui atteignent ici 10 pieds. En outre, on a aussi commencé l'exécution de l'amélioration du chenal, travaux qui ont été exécutés par la drague *Prince Edward,* du 1er août au 29 novembre, période pendant laquelle cette drague a pratiqué la première tranchée, soit environ le dragage de la moitié du chenal où l'on doit exécuter l'amélioration en projet, et on a extrait un volume d'environ 28,925 yards cubes de vase et de glaise molle (cubage au chaland) et approfondi le chenal sur un développement d'environ 6,000 pieds, et une largeur de 45 pieds; la profondeur de la tranchée était de 4 pieds. Les dragages ci-dessus comprenaient un volume de 3,700 yards cubes (cubage au chaland) de vase molle, extrait au quai de Pisquid, communément le quai de Gillis, travaux exécutés pour aménager un poste d'amarrage et un bassin de virage de 100 x 40 pieds à l'extrémité extérieure du quai et pour offrir une profondeur d'eau de 6 pieds aux basses eaux des grandes marées.

NAUFRAGE-POND.

L'étang de Naufrage, comté de King, est situé sur la côte nord de l'île, à environ 20 milles à l'est de East-Point, et à 15 milles à l'est de l'entrée de la baie Saint-Pierre, tandis que, par la voie de terre, il est distant d'environ 13 milles et directement au nord de Souris, le terminus de la ligne secondaire à Souris du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard. La description de l'étang et la désignation des travaux qui ont été exécutés par le ministère pour l'aménagement d'un petit abri pour les bateaux en cet endroit, ont été données dans le rapport annuel de 1909-10.

Le 20 juillet 1912, dans le but d'améliorer le chenal d'accès et d'offrir un meilleur abri aux bateaux, on a mis en adjudication l'agrandissement de l'ouvrage. Ces travaux devaient consister dans le prolongement de la jetée du nord sur une longueur de 150 pieds, du prolongement de la jetée du sud, sur une longueur de 50 pieds et dans l'approfondissement du chenal de 2 pieds, et ils ont été adjugés à M. W. H. Thowshend au prix de $6,789. Commencés le 25 juillet, les travaux ont été achevés d'une manière satisfaisante le 29 janvier 1913.

On a profité du bon état des chemins pendant le mois de mars, pour transporter à pied d'œuvre les matériaux coûtant $287 et devant servir à l'exécution de l'ouvrage de protection de la grève, qu'on se propose de commencer de bonne heure pendant la prochaine saison.

La dépense totale pendant l'exercice, y compris les frais d'inspection des travaux en forfait, s'est élevée à $7,306.75.

NEW-LONDON.

New-London, comté de Queen, se trouve sur la côte nord de l'île, à environ 10 milles à l'est de l'entrée de la baie de Richmond, et à 9 milles à l'ouest du port de Rustico. Le port ou baie de New-London, a, depuis son entrée, environ trois milles

de longueur, et à peu près la même largeur. Les rivières Sud-Ouest, Stanley, des Français et Espérance s'y jettent qui sont toutes navigables sur de petits développements et où l'on a construit des quais pour favoriser l'expédition des produits. Les régions avoisinant le port sont bien cultivées, très productives et très peuplées. De grandes quantités de marchandises générales, de charbon, de bois de charpente, etc., y sont importées par bateaux, cette partie de l'île comme beaucoup d'autres, ne disposant pas de facilités de transport par voies ferrées. Le port est aussi très fréquenté comme station de pêche et comme refuge, car il est très bien situé, à proximité des meilleures pêcheries du golfe Saint-Laurent.

Pendant la saison dernière, on a dépensé la somme de $1,200, pour reconstruire un tronçon de 286 pieds de longueur de l'ouvrage de protection établie sur le côté est de l'entrée et pour réparer le tablier et les défenses, etc., à l'extrémité du brise-lames. Commencés le 15 août, les travaux ont été achevés le 9 novembre.

NINE-MILE-CREEK.

Nine-Mile-Creek, est situé à environ 6 milles à l'ouest du port de Charlottetown, sur la passe peu profonde entre l'île Saint-Pierre et la terre ferme. Un petit appontement fut construit en ce lieu, par le gouvernement provincial, lequel passa sous le contrôle du gouvernement fédéral en 1884, et dont on trouvera la désignation dans le rapport annuel de 1901-02. Le chenal d'accès au quai, s'étant complètement rempli ces dernières années, et étant devenu à sec aux basses eaux, on ne pouvait plus s'en servir pour le transport; c'est pourquoi, le 30 août dernier, la drague *Prince Edward* commença le dragage de ce chenal, travaux qui furent poursuivis jusqu'au 8 décembre. On creusa le chenal sur une longueur de 900 pieds et une largeur de 65 pieds et on le ménagea à une profondeur de 7½ pieds aux basses eaux, ce qui correspond à une profondeur de 16 pieds aux hautes eaux des grandes marées, lesquelles atteignent 8½ pieds en ce lieu. En outre, on aménagea des postes d'amarrage le long et à l'extrémité du large de l'appontement.

Pendant l'été dernier, du 10 juin au 7 septembre, on a mis en parfait état l'appontement et la chaussée d'accès qui s'étaient déterriorés; ces travaux ont consisté dans le renouvellement des défenses sur le massif de tête, dans le renouvellement d'une partie du lest et la réparation de la plate-forme de ce dernier, et dans le nivellement de la chaussée d'accès au moyen de pierres et d'une couche de gravier. La dépense totale s'est élevée à $497.31.

NORTH-CARDIGAN.

L'appontement de North-Cardigan, comté de King, est situé sur la rive nord de la rivière Cardigan, à 5 milles à peu près de Cardigan-Bridge, station sur la ligne du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard dont le contrôle fut assumé par le gouvernement fédéral en 1884. On a apporté tant de réparations et tant d'améliorations à cet ouvrage depuis, que cela équivalait à une reconstruction, et on trouvera les détails de ces travaux dans le rapport de 1904-05.

Pendant la saison dernière, on a dépensé la somme de $480, pour reconstruire un tronçon de 80 pieds de longueur de la partie supérieure de l'ouvrage contigu au massif de tête, où les longerons, la plate-forme, etc., s'étaient déterriorés; pour renouveler plusieurs des pilots de la palée défensive, réparer la cale du débarcadère du traversier, et mettre en bon état tout l'ouvrage généralement.

PORT-SELKIRK.

L'appontement du port de Selkirk, comté de Queen, est situé sur le côté sud de la rivière Orwell, près de son entrée dans Orwell-Bay, et distante par eau d'environ 20 milles de Charlottetown, où un bateau à vapeur fait escale deux fois par semaine, dans son service du transport des voyageurs et des marchandises aux autres endroits

sur la baie Hillsborough et dans les environs; c'est le lieu d'embarquement et de débarquement d'une grande et riche région agricole, pour les produits de la ferme et l'importation du charbon, du bois de construction, etc., ce trafic étant fait par des goélettes de 50 à 100 tonneaux.

Cet appontement, construit plusieurs années avant la Confédération par le gouvernement provincial, affecte la forme d'un "T" se composant d'une tête de quai de 250 pieds de long et de 25 pieds de large à sa face établie sur le bord du chenal, et il est relié au rivage par une chaussée de 250 pieds de long et de 23 pieds de large. L'ensemble, à l'exception de la partie de la chaussée, à l'enracinement, est à blocs et travées dont la plate-forme repose sur des longerons. A l'époque où le gouvernement fédéral se chargea de l'ouvrage, en 1884, il était dans un état pitoyable, et il a fallu y faire des dépenses chaque année, depuis, pour le rendre utilisable, comme on le trouvera dans le rapport annuel de 1899-1900, vu qu'il est fort exposé à l'action des glaces mouvantes et à celle des tarets et du *limnoria lignorum* ces mollusques étant particulièrement très diligents et destructeurs en ces lieux.

Pendant la saison dernière, du 24 au 29 juin et du 19 septembre au 31 octobre, on a dépensé la somme de $694.40, pour la réparation et le consolidement en général de la partie est du musoir dont on a réduit les travées à une largeur de 30 pieds au moyen de chevalets créosotés disposés sur les faces des piles; en outre, on a exhaussé ces blocs où un affaissement s'était produit, et plus particulièrement sur toute la longueur du musoir du côté est, et renouvelé le plancher et les longerons d'un tronçon de 100 pieds de longueur de ce dernier, posé trois nouvelles bornes d'amarrage, et en un mot mis tout l'ouvrage en bon état.

APPONTEMENT DE POWNAL.

L'appontement de Pownal, comté de Queen, est situé sur la côte nord de la baie d'Hillsborough, à environ neuf milles à l'est de Charlottetown. Il fut construit par le gouvernement provincial, plusieurs années avant la Confédération, et compte parmi les quais de l'Ile-du-Prince-Edouard, qui, en 1883-84, passèrent sous le contrôle du gouvernement fédéral, et depuis cet époque, on a dépensé par intervalles de légères sommes pour le maintenir dans un état praticable et l'empêcher de tomber entièrement en décrépitude, réparations dont on trouvera les détails dans les rapports du ministère de 1907-08 et 1909-10.

Pendant la saison dernière, du 21 août au 21 septembre, on a dépensé la somme de $279.06, pour réparer le tablier de la partie extérieure du musoir et renouveler le tablier de 8 des travées qui forment en partie l'abord et pour poser aussi de nouveaux longerons sur l'une des travées; en outre, on a nivelé au moyen de pierres et d'une couche de gravier la chaussée d'accès à la culée, où un affaissement s'était produit.

RED-POINT.

L'appontement de Red-Point, comté de Queen, est situé sur la rive sud-est de la rivière Hillsborough, à environ six milles au nord-est de la ville de Charlottetown, et c'est l'un des ouvrages de l'Ile-du-Prince-Edouard qui figurent parmi ceux dont le gouvernement fédéral assuma le contrôle en 1897-98, et depuis il a fallu y faire de légères dépenses pour son entretien. Sa longueur est de 650 pieds et sa largeur moyenne est de 21 pieds, et tandis qu'à l'origine, il ne s'étendait guère plus au large qu'à la laisse de la basse mer, il atteint actuellement à son extrémité extérieure et de chaque côté sur une longueur de 100 pieds et une largeur de 50 pieds environ, une profondeur d'eau de 10 pieds aux basses eaux des grandes marées ou de 19½ pieds aux hautes eaux des grandes marées qui sont ici à 9½ pieds.

Pendant la saison dernière, du 11 au 21 juin, du 8 au 13 juillet, du 12 au 30 août et du 11 octobre au 14 novembre, on a dépensé la somme de $1,152.29 pour l'élargissement d'un tronçon de 52 pieds à l'extrémité du large de l'appontement qui était trop

exigu pour permettre aux attelages d'y tourner. On a exécuté cet élargissement au moyen de pilots de support créosotés à 5 pieds d'intervalles d'axe en axe, contre les côtés et la face extérieure de l'ouvrage, pour les relier au vieil ouvrage au moyen d'une plate-forme, de façon à constituer un nouveau massif de tête, et on a consolidé ce nouvel ouvrage au moyen de 3 moises de 12 x 12 pouces disposées sur ces côtés et d'un pilotage jointif. En outre, on a réparé tout l'ouvrage en général pour le remettre en bon état.

ÎLE ROBINSON.

Le brise-lames de l'île Robinson, comté de Queen, qui se trouve à l'extrémité ouest de l'île, et sur le côté est de l'entrée du havre de Rustico, a été construit en 1905-06-07, pour resserrer le chenal d'accès et accélérer le courant du jusant, à leffet de produire l'affouillement et d'augmenter la profondeur au-dessus de la barre qui obstrue l'entrée du havre. La longueur de l'ouvrage est de 750 pieds d'un bout à l'autre, et l'on trouvera les détails de sa construction, etc., dans le rapport du ministère de 1908-09.

Pendant la saison dernière, on a dépensé la somme de $556.25, pour niveler au moyen de fascines et de pierres l'ouvrage en encaissement de la partie intérieure du bloc extérieur, où un affaissement s'était produit et que l'action des grosses mers avait endommagé.

SOURIS.

Le havre de Souris, comté de King, est situé sur la côte de l'île, à environ 16 milles à l'ouest de Pointe-Est. Il est de première importance comme port de refuge et d'embarquement de marchandises, et ce, grâce au brise-lames construit et entretenu par le gouvernement fédéral, et dont on trouvera la désignation dans les rapports de 1899-1900 et 1908-09-10.

Pour agrandir ce port, tant dans l'intérêt du commerce en général du district que pour offrir un meilleur refuge aux bateaux côtiers et de meilleures facilités de chargement et de débarquement, en ce lieu, on passa un marché le 18 octobre dernier, avec MM. Beazley et Frères, d'Halifax, N.-E., les chargeant pour le prix de $143,917, de l'exécution d'un prolongement de 400 pieds de longueur au brise-lames. Mais vu les difficultés qu'on éprouva de ce procurer les matériaux nécessaires, à cette saison avancée, il fut impossible de commencer les travaux; mais on exécute actuellement le transport des matériaux à pied d'œuvre, et l'on se propose de commencer les travaux aussitôt après la rupture des glaces sur la côte, probablement vers le 1er mai.

On a employé la drague *Montague* du 10 mai au 7 septembre, pour extraire un volume de 39,642 verges cubes de matières (cubage au chaland), se composant de vase, d'argile, de sable et de roc coquillier.

SOUTH-PORT.

L'appontement de South-Port se trouve sur la rive sud de la rivière Hillsborough, directement vis-à-vis Charlottetown, et c'est l'un des premiers ouvrages exécutés par le gouvernement de l'Ile-du-Prince-Edouard. On l'utilisa plus particulièrement pour le service du bateau-traversier jusqu'au printemps de 1906, quand le pont jeté sur la rivière Hillsborough pour l'usage de trafic, le rendit inutile à ces fins. Les prévisions de la construction d'un pont, plusieurs années avant la réalisation absolument nécessaires, de sorte que ce quai devint bientôt hors de service et finalement tomba en ruines. Mais à la requête du district et à la sollicitation du gouvernement provincial le ministère se chargea des réparations de l'ouvrage et de sa reconstruction. On commença les travaux dans l'automne de 1911, et on se procura de plus une certaine quantité de matériaux pendant l'hiver de 1911-12, pour reprendre ces travaux le 7 mai, et les achever le 14 septembre, après avoir dépensé la somme de $3,945.21. Pour rendre l'appontement serviable au trafic, vu qu'il restait presque à sec à basse mer, on employa la drague *Prince Edward,* du 10 mai au 21 juin, pour creuser un chenal d'accès au poste d'amarrage, de 9 pieds de profondeur à basse mer, ou de 18½ pieds aux hautes

eaux des grandes marées à l'extrémité du large et du côté est et du côté ouest de l'ouvrage. La mer marne ici de 9½ pieds. On a extrait un volume de 15,454 yards cubes de matières (cubage au chaland), se composant de vase molle, d'argile, de sable et de roches.

BAIE SAINTE-MARIE.

Le quai ou appontement de la baie Sainte-Marie, comté de King, est situé sur la côte sud de cette baie, à environ 6 milles à vol d'oiseau par eau, de Georgetown, le chef-lieu du comté. Il fut construit, il y a un grand nombre d'années, par le gouvernement provincial, et c'est l'un des ouvrages de l'Ile-du-Prince-Edouard dont le gouvernement fédéral prit le contrôle en 1884. Ce quai dont on trouvera la désignation dans le rapport annuel de 1899-1900, étant vieux et presque hors de service quand il passa sous le contrôle du gouvernement fédéral, il a fallu le réparer de temps à autre depuis, pour le conserver en état de service.

Et encore, pendant la saison actuelle, du 20 au 31 août, on a dépensé la somme de $100, pour le renouvellement d'une partie de la plate-forme du massif de tête et de la palée défensive.

BAIE DE SAINT-PIERRE.

La baie de Saint-Pierre, comté de King, se trouve sur le golfe Saint-Laurent, à environ 35 milles à l'ouest de Pointe-Est. Cette baie est très vaste et s'étend à environ 9 milles dans les terres sur une largeur moyenne de trois quarts de mille, avec un tirant d'eau de 2 à 3 brasses à basse mer. Mais à son entrée, comme à celle de tous les havres sur la rive nord de l'île, existe une barre de sable mouvant où le tirant n'est que de 6 à 7 pieds aux basses eaux, ce qui ne permet l'entrée du port qu'aux bateaux de pêches ordinaires et aux navires d'un faible tonnage. Afin d'améliorer le chenal d'accès en ce lieu, le ministère, en 1878, y a commencé et a continué depuis, de temps à autre, la construction douvrages dont on trouvera la désignation dans le rapport annuel de 1909. Ces travaux, d'après les rapports reçus de toutes les parties intéressées, ont augmenté la profondeur d'eau au-dessus de la barre de plus de 2 pieds, et ils ont été en même temps d'une grande utilité pour les habitants des environs.

Pendant la saison dernière on a dépensé la somme de $852.52, pour renouveler le lest dans cette partie de l'ouvrage où s'était produit un affaissement, de même que dans la partie extérieure du brise-lames est, et pour renouveler et consolider généralement, la partie extérieure du brise-lames ouest, les réparations de ce dernier ouvrage consistant dans le renouvellement d'une partie du lest et dans le renouvellement des pièces de parement du côté nord qui avaient été endommagées par l'action des tarets et des glaces mouvantes. Commencés le 17 août, ces travaux ont été achevés le 7 novembre.

L'appontement qu'on trouve au fond de la baie Saint-Pierre, a été construit à l'origine par le gouvernement provincial plusieurs années avant la Confédération, et c'est l'un des ouvrages de l'Ile-du-Prince-Edouard qui *ne passa pas* sous le contrôle du gouvernement du Dominion en 1884; de sorte que, le gouvernement local en négligea tellement les réparations que vers 1910-11, il était devenu impraticable.

Cependant, cet ouvrage était absolument nécessaire pour l'exportation des produits de la ferme dans ce district et pour l'importation du charbon, du bois de construction et autres marchandises, et pendant la session de 1911-12, le Parlement vota la somme de $5,000, pour le réparer; mais comme on en pouvait utiliser que les $\frac{5}{12}$ de l'allocation, on ne fit rien pendant cet exercice. Néanmoins, on vota à nouveau la somme de $5,000, à la session dernière pour ces travaux qui devaient être exécutés en régie. Après un délai d'un mois, cependant, on ne put trouver à acheter les matériaux pour un prix raisonnable, et l'on considéra qu'il valait mieux faire exécuter ces travaux à forfait. On proposa donc les soumissions, et le 5 février 1913, on passa

un marché avec la *Annandale Lumber Company,* la chargeant des réparations et d'une partie de la reconstruction de l'ouvrage, pour la somme totale de $3,993.

SUMMERSIDE.

(*Dragage.*)

Le port de Summerside, comté de Prince, est situé sur la côte sud de l'île et en est le second port. Le chiffre de la population de Summerside vient immédiatement après celui de Charlottetown, et est d'environ 3,500 âmes. Cette ville est aussi l'une des principales stations du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard. Pour améliorer le havre, le ministère a dépensé plusieurs sommes de temps en temps à l'entretien des ouvrages de protection et du chenal d'accès, travaux dont on trouvera les détails dans les rapports annuels de 1908-09-10-11 et pour rectifier le chenal d'accès au havre, le ministère passa un marché avec la *Dominion Dredging Co., Ltd.,* chargeant cette compagnie de l'enlèvement du récif appelé le North-Shoal, afin d'offrir en ce lieu une profondeur de 18 pieds aux basses eaux des grandes marées sur une longueur de 1,800 pieds et une largeur de 350 pieds. la profondeur de la tranchée devant être de 5 pieds. La drague *Delver* a commencé ces opérations le 13 mai pour les poursuivre presque sans interruption jusqu'au 11 septembre, période pendant laquelle cette drague a extrait un volume de 143,629.3 verges cubes de sable, de vase et de glaise compacte (cubage au chaland), pour le prix au contrat de 35 cents par verges, soit $50,-270.26. On a autorisé des travaux supplémentaires au contrat, le 7 octobre pour l'enlèvement d'un autre récif, afin d'offrir de meilleures facilités d'accès au quai de la Reine. Commencé le 10 octobre, la drague *Delver,* a achevé ces opérations le 11 novembre, après avoir extrait un volume de 49,998·1 verges cubes pour le prix de 30 cents par verge, soit $14,999.43. On employa la drague *Pownal* du 20 mai au 6 juin pour aménager un poste d'amarrage sur le côté est du quai de la Reine, et cette drague a extrait 1,307 verges cubes de vase et de terre à briques (cubage au chaland), pour offrir un mouillage de 150 pieds de longueur, 40 pieds de largeur et de 10 à 6 pieds de profondeur aux basses eaux des grandes marées.

TIGNISH.

Tignish, comté de Prince, se trouve sur la côte nord-est de l'Ile, à environ 8 milles au sud de Cap-Nord, à l'embouchure de la rivière Tignish, petit cours d'eau qui se jette dans le golfe Saint-Laurent. L'agencement d'un port en ce lieu fut d'abord commencé par le gouvernement provincial en 1868, puis poursuivi par le gouvernement du Dominion, comme on peut le voir dans les rapports ministériels de 1899-1900 et 1908-09-10-11-12. Les travaux effectués jusqu'aujourd'hui comprennent des môles ou brise-lames érigés de chaque côté de l'embouchure de la rivière, vers l'intérieur, ayant respectivement 1,500 pieds environ de longueur, sur le côté nord, et 1,700 pieds de longueur, sur le côté du sud; en outre, des ouvrages de protection de la plage s'étendant à partir de l'extrémité intérieure des brise-lames, par-dessus la basse plage sablonneuse, pour protéger l'orientation du chenal. Ces dernières années, l'âge et l'action des glaces, des tempêtes et des tarets ayant fort avarié l'extrémité extérieure du brise-lames du nord, et l'âge encore ayant détruit une grande partie des ouvrages de protection de la plage, on dépensa pendant la saison dernière la somme de $4,000, du 2 juillet au 30 novembre, pour la reconstruction du massif extérieur et pour la réparation de la plus grande partie de la plate-forme, etc., des tronçons extérieurs du brise-lames nord; on mit en outre en bon état les ouvrages de protection de la plage.

TRACADIE.

Le havre de Tracadie, comté de Queen, est situé sur le côté nord de l'île, à environ 12 milles à l'est du havre de Rustico, et à environ mi-chemin entre ce dernier et la baie et le havre de Saint-Pierre. Par la voie de terre, l'entrée du havre qui a une largeur d'environ 900 pieds, se trouve à environ 6 milles de la station de Belford, sur la ligne du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, et à environ 14 milles de Charlottetown, capitale de la province. Ce havre a une longueur d'environ 3 milles, et une largeur d'environ 1 mille, et dans toute son étendue, il offre une profondeur d'eau de 12 pieds ou plus, à basse mer. Le lieu sert de station de pêche et d'abri, mais vu que l'entrée est obstruée par une batture de sable qui se déplace considérablement, le havre n'est utilisable la plus grande partie du temps que pour les petites embarcations et les bateaux d'un faible tirant d'eau; le fait est qu'il n'y a que les premières qui puissent y pénétrer parfois, malgré qu'à l'intérieur et au large de la barre, la profondeur d'eau soit considérable.

Dans le but de remédier, si possible, à cet état de choses, et de rendre l'endroit plus facile d'accès, on passa un contrat le 24 août 1910, avec M. Frank D. McDonald, le chargeant pour le prix de $24,546, de la construction d'un môle ou brise-lames de 1,000 pieds de longueur, et s'enracinant sur le côté est de l'entrée. S'étant procurer les matériaux pendant l'hiver, on commença les travaux le 5 juin 1911, pour les poursuivre jusqu'au 1er décembre de la même année, date à laquelle on les interrompit, excepté en ce qui concerne le transport d'autres matériaux pendant une bonne partie de l'hiver. On reprit l'exécution de ces travaux le 15 mai, pour les poursuivre sans interruption jusqu'à leur achèvement le 5 octobre.

VERNON-RIVER.

Vernon-River, comté de Queen, est situé sur la rivière Vernon, à la tête de la navigation, à 2 milles environ en amont de son embouchure dans la baie Orwell. Quoique ce village ne compte que 200 habitants, le district d'alentour est très riche et il se fait à Vernon-River un échange considérable de marchandises. De nombreuses goélettes s'y rendent le printemps et l'automne pour y charger et décharger leurs marchandises, lesquelles consistent particulièrement en bois de construction, charbon, etc., et le ministère a maintenu en bon état le quai construit en ce lieu à l'origine par le gouvernement provincial plusieurs années avant la Confédération, sur la rive sud de la rivière, et de plus, l'ouvrage établi sur la rive nord en 1910.

Pendant la saison dernière, comme le vieux quai sur la rive sud était devenu impraticable, on en a reconstruit toute la partie supérieure. Ces travaux ont été commencés le 31 mai, et achevés le 31 août, entraînant une dépense totale de $1,444.54.

WEST-POINT.

L'appontement de West-Point, se trouve sur la rive sud de la baie Egmont, rive est du détroit de Northumberland, à environ 4 milles de la station d'O'Leary, sur le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, et à 35 milles environ par eau à l'ouest de Summerside. Ce quai fait partie de l'un des ouvrages de l'Ile-du-Prince-Edouard qui passèrent sous le contrôle du gouvernement du Dominion en 1884. Mais il était devenu dans un tel état de décrépitude en 1898, que le ministère dut le mettre en bon état et le prolonger de 100 pieds en 1900-01, pour atteindre une plus grande profondeur d'eau.

Pendant la saison dernière, on a renouvelé une partie de sa plate-forme et mis l'ouvrage en bon état; restauration qui a été exécutée du 1er au 10 novembre et qui a entraîné une dépense de $100.

ÎLES WOOD.

Les îles Wood, comté de Queen, sont situées à environ 30 milles au sud-est de Charlottetown et à environ 15 milles à l'ouest de Cap-à-l'Ours, à l'extrémité sud de l'Ile-du-Prince-Edouard. Les deux petites îles très distinctes qu'on trouvait autrefois en ce lieu, sont reliées l'une à autre aujourd'hui, ainsi qu'à la côte par des battures sablonneuses, tandis qu'une autre barre de sable s'étend à partir de la terre ferme jusqu'à 300 pieds de l'île de l'est. En 1859, le gouvernement provincial y fit commencer des travaux en ce lieu pour le ménagement d'un petit bassin, travaux qui ont été poursuivis depuis par le gouvernement du Dominion. Les ouvrages consistent actuellement en deux brise-lames dont l'un, celui du nord, s'étend sur une longueur de 2,525 pieds à partir de son enracinement à la terre ferme et dont l'autre, celui du sud, sur une longueur de 1,090 pieds; à partir de son enracinement à l'extrémité de l'île nord, un prolongement à ce dernier ayant été exécuté pendant la saison dernière, travaux qui ont été commencés le 1er juin, et achevés d'une manière satisfaisante le 23 août. Ce tronçon de 100 pieds de longueur, de 40 pieds de largeur et d'une hauteur moyenne de 15 pieds, a été construit en encaissement à parements jointifs et chargé de pierres. Des longerons supportent sa plate-forme, et des plaques en fer protègent ses angles à l'extrémité du large.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

ALBERT.

Albert est situé sur la Shépodie, rivière où pénètre de forts courants de marée, mais qui reste presque à sec à basse mer, et qui se jette dans la baie de Fundy. Albert est le point terminal du chemin de fer Salisbury et Harvey et se trouve à 45 milles de Salisbury où ce chemin de fer croise le chemin de fer Intercolonial.

Le 6 janvier 1913, on passa un contrat pour l'exécution d'un quai et d'un poste d'amarrage, afin d'offrir des facilités d'accostage des goélettes et aux bateaux à vapeur qui font le service en ce lieu; mais vers la fin de l'exercice 1912-13, les travaux n'avaient pas encore été commencés.

ANDERSON'S-HALLOW.

A Anderson's-Hallow, comté d'Albert, est situé sur la baie de Salisbury, près du fond de la baie de Fundy. L'ouvrage en ce lieu consiste en un brise-lames de 602 pieds de longueur et de 25 pieds de largeur au sommet, et qui sert en même temps de quai. On trouve une profondeur d'eau de 17 pieds à haute mer à son extrémité du large, où il reste à sec à basse mer.

Pendant 1912-13, on a exécuté des réparations et des renouvellements au quai, lesquels ont consisté dans la pose de 4 traversines, 5 longerons, 56 madriers de plate-forme, une borne d'amarrage, 4 défenses et 81 pieds courants de lisses. On a fait l'achat d'une certaine quantité de bois de charpente et de fer pour autres réparations à la saison prochaine.

Commencés le 15 février, les travaux ont été poursuivis sans interruption jusqu'au 31 mars 1913.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $646.24.

BAIE-DU-VIN.

Baie-du-Vin, comté de Northumberland, se trouve sur la rive sud de la baie Miramichi, à 20 milles environ à l'est de Chatham.

Du 28 au 30 octobre, on a réparé la plate-forme de la partie extérieure du quai en ce lieu. On a employé dans ces réparations 2,955 pieds m.p. de madriers de 3 pouces pour renouveler les pièces usées et pourries. La dépense s'est élevée à $49.43.

Les dragages exécutés en ce lieu pendant la saison de 1912, ont couvert une distance de 1,700 pieds sur une largeur de 200 pieds à une profondeur de 14 à 18 pieds au-dessous du niveau des basses eaux des grandes marées ordinaires, et la tranchée de 600 pieds de longueur pratiquée l'an dernier, qui était de 60 à 75 pieds, a été élargie à sa pleine largeur de 200 pieds, et à la même profondeur. Les dragages couvrent maintenant une distance d'environ 3,400 pieds et une largeur de 200 pieds. Durant le gros temps, la drague a été employée au dragage à l'intérieur du havre sur les hauts-fonds *Ripple Bar* et *Seal Bar,* d'où on a enlevé environ 11 chargements de matières. Ces dragages sont exécutés dans le but d'approfondir le chenal d'accès à l'entrée du havre, à 25 pieds de profondeur d'eau au-dessous des basses eaux des grandes marées ordinaires et de les continuer à cette profondeur jusqu'au fond du havre. Les dimensions des dragages sont les suivantes: longueur totale, 5½ milles, de laquelle 1.7 mille se trouve en dehors du havre; et la tranchée, sur cette longueur, a une largeur de 200 pieds, excepté au coude où elle est de 300 pieds, avec des talus de 2 dans 1.

On a enlevé pendant l'exercice un cube de 118,501 verges, cubés au chaland, de sable et de vase et de sabile agglomérés. Sur ce volume, 4,943 verges cubes ont été extraites des hauts-fonds *Seal-Bar* et *Ripple-Bar* dans l'intérieur du havre.

Les dragages ont été exécutés le 23 mai, du 27 au 29 mai, du 4 juin au 11 novembre, et du 21 au 26 novembre.

BLACK-RIVER.

Pendant l'exercice 1912, on a poursuivi l'exécution d'un débarcadère commencé en 1911 à l'endroit du pont public à Black-River, comté de Kent, à environ 1 mille au nord de Bouctouche.

On a élargi à 50.8 x 52.5 pieds le massif de tête de 30 x 30 pieds, construit en partie l'an dernier et posé les longerons et la plate-forme de la travée de 15 x 20 pieds établie entre la culée construite l'année précédente et le massif de tête.

Les travaux ont été exécutés entre les 27 et 29 juin; entre les 1er et 4, les 11 et 13, les 17 et 20 et les 27 et 31 juillet; entre les 1er et 3 et les 24 et 30 août; entre les 15 et 25 octobre, et les 6 et 9 novembre.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $994.50.

BATHURST.

Un brise-lames ou môle en encaissement de bois carré a été construit à Black-River par le service du ministère, en 1879, dans une petite anse de la baie de Fundy, à 12 milles de Saint-Jean, et où les grandes marées atteignent 25 pieds environ. Cette construction qui sert pour mettre en sûreté les vaisseaux côtiers, a 155 pieds de longueur, 27 pieds de largeur et 30 pieds de hauteur au maximum.

Pendant 1912-13, on a démoli et reconstruit la partie supérieure du quai sur une hauteur de 10 pieds et sur une longueur de 90 pieds, et en outre, sur une hauteur de 6 pieds sur une autre longueur de 75 pieds. On a posé dans l'ouvrage 42 nouvelles défenses. Toutes les réparations ont été achevées à l'exception de la réparation d'une petite partie de la plate-forme et de la pose de 9 défenses, d'une échelle et de quelques marches de la cale.

Commencés le 1er août 1912, les travaux ont été poursuivis presque sans interruption jusqu'au 31 mars 1913.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $4,006.57.

BATTURE DE BOUCTOUCHE.

La batture de Bouctouche, comté de Kent, a une longueur de 6 à 7 milles, et sépare le havre de Bouctouche du détroit de Northumberland. L'entrée du havre se trouve à l'extrémité sud de la batture. On se propose de pratiquer une tranchée à travers la batture à son extrémité nord, pour offrir un passage plus court du havre aux lieux de pêche, et un abri pour les bateaux sur la pointe de terre. On a construit des brise-lames et des levées de chaque côté du canal en projet, lequel aura une largeur de 40 pieds et une longueur de 950 pieds à haute mer.

Les travaux ont été exécutés entre le 12 et le 31 août, le 14 et le 31 octobre et le 20 et le 23 novembre 1912, et ont consisté dans la construction d'un ouvrage de soutènement en pieux et fascines de 564 pieds de longueur, de 4 pieds de hauteur et de 2 pieds de largeur, établi parallèlement aux ouvrages de soutènement en pieux sur le côté nord du canal, établi pour empêcher le sable de pénétrer dans le canal; dans le clayonnage des ouvrages de soutènement en pieux au moyen d'herbes marine et de fascines sur environ 50 pieds et le revêtement de leurs faces extérieures au moyen d'un pilotis jointif construit avec des madriers de 3 pouces et de 11 à 14 pieds de longueur sur une longueur de 230 pieds; dans la construction de la charpente d'une sonnette et d'un chaland de 30 x 12 pieds et l'exécution de légères réparations.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $902.25.

BOUCTOUCHE (Grève).

La grève de Bouctouche se trouve à l'extrémité nord du havre de Bouctouche, à environ 5 milles de Bouctouche.

On a élargi à 40 pieds et prolongé à 1,800 pieds une tranchée de 400 pieds de longueur et de 200 pieds de largeur qui avait été pratiquée en 1911. Vers la fin de la saison de 1912, le banc de sable situé au delà de l'extrémité de la tranchée, a été balayé par une tempête et charrié dans la tranchée, la comblant sur une longueur de 200 pieds, à son extrémité vers le nord.

Ces travaux sont exécutés dans le but d'établir un chenal qui franchira l'extrémité nord de la barre de Bouctouche près du point de jonction de cette barre avec la terre ferme et à 6 milles de l'extrémité sud, à l'entrée principale du havre de Bouctouche, réduisant de 11 à 14 milles la distance aux lieux de pêche; en outre, d'offrir un havre de refuge aux bateaux des pêcheurs de la côte exposée aux tempêtes, au nord du chenal.

Quand les travaux seront achevés, le chenal aura une longueur totale de 1,950 pieds et une largeur de 40 pieds atteignant une profondeur de 3 pieds aux basses eaux, ou de 8 pieds aux hautes eaux des grandes marées ordinaires.

27,423.6 verges cubes de sable, cubé au chaland, ont été dragués, dont 25,690.1 verges cubes ont été enlevés durant la saison de 1912. Sur cette dernière quantité, 7,345 verges cubes ont été déversés directement pour être ensuite enlevés au moyen de ravales ou dragués à nouveau. Le prix de revient de ce dragage a été de 36 cents la verge cube, et les travaux ont été exécutés du 9 mai au 1er juin, du 14 juin au 17 août, et du 23 août au 21 novembre.

CAMPBELLTON.

Campbellton se trouve sur la rive sud de la rivière Restigouche. à 16 milles en amont de Dalhousie, et à 6 milles en aval du point extrême du refoulement de la marée; c'est une station importante du chemin de fer Intercolonial et le terminus du chemin de fer International. C'est un port important d'où l'on expédie une quantité considérable de bois de charpente, et sa population augmente rapidement.

Quais en eau profonde.

Pendant l'exercice 1912-13, on a réparé un tronçon des quais en eau profonde construit en 1904-06, au moyen de 5 nouveaux longerons de différentes épaisseurs, pour renforcer et niveler la plate-forme, et lesquels on a recouverts par des madriers de 4 pouces sur une longueur de 312 pieds et sur la largeur du quai, à savoir un espace de 33 pieds entre les lisses. En outre, on a posé 4 nouveaux longerons et une nouvelle plate-forme et enfoncé 10 pilotis de 50 pieds de longueur pour réparer un tronçon de la partie extérieure, endommagé par l'accostage d'un bateau à vapeur, et enfoncé des pilotis jointifs sur une longueur de 30 pieds contre le côté intérieur près de l'abord pour achever le travail en pilotis qui avait été exécuté pendant l'hiver précédent. On a rempli un espace de 70 x 12 pieds au moyen de pierres sur une épaisseur de 2 pieds lesquelles on a recouvertes de cendres et de gravier, et en outre rempli de pierres un certain nombre de trous dans le tronçon du quai recouvert de gravier.

Quai du marché.

On a rempli et nivelé au moyen de terres, de fascines, de vieilles traverses de chemin de fer, de pierres et de gravier l'intérieur du massif de tête du quai du marché; on a employé dans ces réparations plus de 700 charges de terres et de gravier. On a revêtu la face ouest de l'ouvrage au moyen de 32 pilots de 15 à 20 pieds de longueur, et sur un autre tronçon au moyen de madriers de 4 pouces de 3½ à 8 pieds de longueur. On a exhaussé l'abord sur toute sa longueur de 390 pieds pour le mettre de niveau avec le massif de tête; on a posé des longrines sur une longueur de 62 pieds, des traversines sur une longueur d'environ 200 pieds et des lisses supplémentaires le long des côtés sur toute la longueur du côté est, et nivelé l'intérieur de l'ouvrage au moyen de pierres, de terres et de gravier. On a réparé un tronçon de 75 pieds de longueur de la face extérieure lequel avait été brûlé lors de l'incendie de Campbellton. On a posé quatre nouvelles échelles.

Débarcadère du traversier.

On a réparé les tronçons sur le côté où se trouve la cale du débarcadère, lesquels avaient été endommagés par l'incendie de Campbellton, pour offrir un accostage sûr au bateau traversier. Ces réparations ont consisté dans la construction d'un petit ouvrage en encaissement de 3 à 4 étages de hauteur, du côté est, sur une longueur de 80 pieds, et dans la pose de poteaux-défenses sur ce côté et sur le côté ouest. On a renouvelé quelques madriers de la cale du bateau traversier.

On a construit une nouvelle charpente de mouton.

Les travaux ont été exécutés entre le 26 avril et le 17 juillet, le 29 juillet, du 17 au 27 août, du 9 au 28 septembre, du 1er au 15 octobre et du 25 novembre au 31 décembre.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $3,154.96; sur cette somme on a employé $1,998.96 pour les quais en eau profonde, environ $1,050 pour le quai du marché et $106 pour le débarcadère du traversier.

CAMPBELLTON.

Campbellton est situé sur la rive sud de la rivière Restigouche, à environ 16 milles en amont de Dalhousie qui est situé à l'embouchure de la rivière. C'est un des ports les plus importants de la province pour l'exportation du bois de commerce. Les quais en eau profonde se trouvent près de l'extrémité inférieure de la ville.

Les travaux exécutés pendant l'exercice 1912-13 ont consisté dans le dragage d'un poste d'amarrage de 225 pieds de longueur et de 100 pieds de largeur, à une profon-

deur de 18 pieds aux basses eaux où il n'y avait antérieurement que 12 pieds, afin d'offrir un mouillage sûr et un chenal d'accès à cette section des quais au vapeur *Canada*, qui fait le service sur la route de Gaspé, et aussi aux dragues, aux remorqueurs, etc.

Au cours de l'exercice 1912-13, 4,848 verges cubes de matières cubées au chaland, ont été dragués.

(*Quai du marché.*)

Un poste d'amarrage a été dragué le long de la face extérieure du quai à une profondeur d'environ 9 pieds aux basses eaux, ou de 19 pieds aux hautes eaux des grandes marées ordinaires, sur une longueur de 200 pieds et une largeur de 40 pieds atteignant la marque de la courbe de niveau de 9 pieds, et un poste d'amarrage a été creusé le long de la face intérieure du massif de tête, d'une longueur de 80 pieds par 50 pieds de largeur, établi à une élévation de 6 pieds au-dessous du niveau des basses eaux, afin d'offrir un mouillage convenable aux goélettes transportant le charbon, aux remorqueurs et autres bateaux qui mouillent fréquemment à ce quai.

1,255.35 verges cubes de vase, de gravier, etc., cubés au chaland, ont été enlevés, au coût de 40 cents la verge cube. Les travaux ont été exécutés du 29 mai au 10 juin 1912.

(*Quai Shives.*)

Des postes d'amarrage couvrant une longueur totale de 450 pieds et de 75 à 100 pieds de largeur à une profondeur d'eau de 8 à 15 pieds à basse marée ont été creusés le long de la face extérieure du quai Shives et du quai municipal, à partir du poste d'amarrage des bateaux traversiers jusqu'à environ 100 pieds en aval du quai municipal. Une section de 60 pieds par 80 pieds le long du poste d'amarrage des bateaux traversiers a été approfondie de 1 à 3 pieds. La mer marne de 10 pieds à l'époque des grandes marées. Le but de ces travaux étaient d'améliorer le poste d'amarrage des bateaux traversiers, faisant le service entre Campbellton et Cross-Point (P.Q.), qui précédemment s'échouaient et subissaient des retards à l'époque des basses eaux des grandes marées; aussi le but était d'offrir des postes d'amarrage aux charbonniers le long du quai Shives et du quai municipal et le long du prolongement projeté au quai municipal, là où précédemment la profondeur n'était que de 4 à 7 pieds à basse marée; aussi pour l'accommodation des goélettes des Indes occidentales, des remorqueurs, etc.

La drague *Grey Loggie*, a enlevé 6,626.76 verges cubes de matières cubées au chaland, dont environ 2,643 verges cubes provenaient du dragage le long du quai municipal; 3,120 verges cubes du dragage le long du quai Shives et 864 verges cubes d'en face du poste d'amarrage des bateaux traversiers. Les matières dures de l'excavation ont empêché cette drague d'achever le creusage en ce lieu.

Le dragueur *St. Lawrence* (drague n° 2) a plus tard enlevé 7,510 verges cubes de matières cubées au chaland, le long du quai Shives et du quai municipal, à une profondeur de 15 pieds, ce qui permet aux plus gros charbonniers de rester à flot le long des quais à basse marée. A cette profondeur, la drague à pu travailler sans interruption, et ainsi sauver les retards auxquels elle aurait été assujétie quand elle aurait échoué à la basse marée, si on s'en était tenu à la profondeur de 8 pieds, déterminée au contrat.

Les travaux exécutés à forfait du 10 juin au 3 juillet ont été payés au prix de 40 cents la verge cube cubé au chaland.

La drague "n° 2", a travaillé du 14 au 27 août et du 24 au 28 septembre.

Durant le cours de l'exécution des travaux pendant l'exercice 1912-13, une tranchée d'une longueur d'environ 300 pieds a été pratiquée à une élévation de 18 pieds au-dessous du niveau des basses eaux à une distance de 3,000 pieds en aval des quais

en eau profonde. Cette tranchée se trouve en alignement avec les feux du port de Campbellton.

Cette tranchée traverse une barre projettant dans le chenal sur une longueur d'environ 200 pieds à une distance ultérieure de 600 pieds en aval.

Le but de ces travaux était d'améliorer le chenal afin de permettre aux vaisseaux d'embarquer leurs cargaisons au complet aux quais de Campbellton. Le chenal en alignement avec les feux du port de Campbellton a une longueur de 8,500 pieds et est établi à une profondeur de 16 pieds à basse mer ou à 26 pieds au-dessous du niveau des hautes eaux des grandes marées ordinaires, sur une largeur de 100 pieds. Une section de 2,800 pieds de longueur reste à être draguée, et l'accumulation constante d'alluvions dans le chenal nécessitera le dragage du chenal peut-être chaque année.

18,968 verges cubes de matières cubées au chaland, ont été enlevées durant le cours de l'exercice 1912-13. La drague *St. Lawrence* a travaillé dans le chenal du 15 au 29 juin, du 10 au 21 septembre et du 30 septembre au 5 octobre.

CAPE-BALD.

Cape-Bald, comté de Westmoreland, est le nom d'une région agricole très peuplée et d'un lieu de pêche, sur la rive sud du détroit de Northumberland, à environ 14 milles à l'ouest de Shédiac.

La construction à l'entreprise par M. E. A. Waldberg, d'un brise-lames à Cape-Bald, a été commencée le 6 juin 1909; cet ouvrage, qui comprend un abord de 646 pieds de longueur et d'un avant-bloc de 100.4 pieds de longueur à sa face extérieure, a été achevé presque entièrement vers la fin de 1910. Après l'enlèvement des formes, on s'est aperçu que des anfractuosités s'étaient produites dans l'ouvrage en béton et que les vagues l'affouillaient en dessous.

Les travaux de réparations ont été exécutés entre le 27 février et le 6 avril 1912; on a préparé et posé environ 110 yards cubes de béton pour réparer sous l'eau le tronçon extérieur de l'ouvrage sur une longueur de 200 pieds. On a repris les travaux de réparations le 10 juin, pour les poursuivre jusqu'au 30 septembre, et à nouveau, le 15 et entre le 23 et le 29 octobre, période pendant laquelle un dernier tronçon endommagé par les vagues sur une longueur de 168 pieds a été réparé au moyen d'un ouvrage en béton armé de 1 à 2 pieds d'épaisseur et de 4½ pieds de hauteur, disposé contre le côté extérieur de l'abord. On a exhaussé et nivelé un tronçon de la plate-forme le long du côté extérieur de l'abord, sur une longueur de 132 pieds, lequel s'était affaissé de 3 à 7 pieds. On a pratiqué un chemin d'accès au rivage, de 18 pieds de longueur, de 15 pieds de largeur et de 7 pieds de hauteur dans les falaises de grès qui se trouvent du côté intérieur du brise-lames, et exécuté les réparations en général des parements en béton.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $4,336.65.

CAP-TOURMENTINE.

Cap-Tourmentine, comté de Westmoreland, est le terminus du chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard, et c'est le point de communication le plus rapproché sur la terre ferme de l'Ile-du-Prince-Edouard, dont le sépare un bras de mer de 9 milles de large.

Entre 1886 et 1892, afin de faciliter les communications entre l'île et la terre ferme, le ministère y fit construire un môle-appontement de 3,300 pieds de longueur. Cette jetée a permis de plus l'agencement d'un port pour l'expédition considérable du bois de charpente.

Pendant l'exercice 1912-13, on a construit trois étages sur une longueur de 74 pieds et deux étages sur une longueur de 99 pieds pour renouveler les pièces de parement qui avaient été endommagées par les tempêtes sur le côté nord de l'abord. On

a renouvelé le revêtement en bois brun de la face extérieure de l'avant-bloc, sur une longueur de 14 pieds, et réparé la plate-forme à quatre endroits; en outre, on a réparé les fenêtres et les portes de l'entrepôt et le quai flottant, et construit une plate-forme pour servir au déchargement des wagons dans le hangar à marchandises.

On a reçu et mis en œuvre 776.6 verges cubes, soit 101 charges de grandes pierres d'un wagon à l'exception de quelques charges qui ont servi au consolidement du brise-lames sur une longueur de 250 pieds contre la face extérieure de l'avant-bloc, et sur une longueur de 680 pieds contre la partie extérieure de l'abord pour servir au prolongement des talus en pierre. On a aussi employé trois charges de pierres d'un wagon pour consolider le côté intérieur de l'abord. On a reconstruit la plate-forme du wagon laquelle servait à supporter le petit cheval à vapeur et la grue fixe, et on a mis ces machines en bon état on les a replacés sur le wagon, et on a construit un nouveau trolley.

Les travaux ont duré entre le 11 juin et le 13 juillet, le 20 juillet, entre le 12 et le 20 août.

CARAQUET.

Environ 1,250 pieds du chenal ont été dragués sur une largeur de 100 à 200 pieds, et 700 pieds de la tranchée pratiquée l'année précédente a été élargie à 150 pieds, à une profondeur de 18 pieds et plus. Des travaux de curage ont aussi été exécutés aux postes d'amarrage des quais en eau profonde et le chenal d'accès a été approfondi d'un pied en divers endroits.

Le but de ces travaux était d'approfondir les postes d'amarrages du nouveau quai en eau profonde à une profondeur de 22 pieds aux basses eaux et le chenal d'accès à 19 pieds, et aussi d'approfondir le chenal à l'endroit d'une barre, à environ 3½ milles en aval du quai, à une profondeur de 18 pieds à basse mer, ou à 24 pieds au-dessous du niveau des eaux des grandes marées ordinaires, afin de donner accès au quai aux vaisseaux engagés dans l'exportation du bois de commerce.

La longueur totale de la tranchée dans le chenal est de 3,850 pieds, et sa largeur de 150 à 200 pieds. Les postes d'amarrage sont de 300 pieds par 60 pieds de chaque côté de l'avant-massif et le chenal d'accès couvre une superficie d'environ 400 pieds par 600 pieds.

27,054.22 verges cubes d'argile mélangée avec du sable, cubées au chaland, ont été enlevées dans le cours de l'exercice 1912-13. La quantité totale draguée à forfait a été de 100,005.59 verges cubes, dont 23,735 verges cubes ont été draguées au-dessous du plafond et en dehors des limites déterminées, au prix de 30 cents la verge cube, cubée au chaland.

Les travaux ont été exécutés du 13 août au 19 octobre.

CASTALIA.

Castalia, comté de Charlotte, petite colonie de pêcheurs sur l'île du Grand-Manan, se trouve à 3 milles du brise-lames de North-Head. La mer marne ici de 22½ pieds.

En 1912-13, on a construit un brise-lames à forfait en ce lieu, pour offrir un abri aux bateaux de pêche. L'ouvrage a été construit en encaissement de bois carré. Sa longueur est de 123 pieds au centre, mesurage au sommet, et sa largeur de 25 pieds; il est à revêtement et pourvu d'un parapet de 6 étages de hauteur, du côté donnant sur la mer.

Commencés le 19 juin 1912, les travaux ont été poursuivis sans interruption jusqu'à leur achèvement le 31 août 1912.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $5,002.50.

CHANCE-HARBOUR.

Chance-Harbour, situé à 18 milles à l'ouest de Saint-Jean, est une anse large d'un demi-mille à son entrée, de 350 verges au fond, et s'étend sur une longueur de

¾ de mille. Le petit brise-lames à plan oblique construit en bois carré à Chance-Harbour, a 187 pieds de long, 23 pieds de large et 18 pieds de haut à son extrémité du large. La mer marne ici de 24½ pieds.

Pendant 1912-13, on a exhaussé de 3 pieds et chargé de lest un tronçon de 106 pieds de longueur du vieil ouvrage. On a construit pour servir de massif de tête une nouvelle pile de 41 x 17 pieds en encaissement à parements jointifs, lequel on a chargé de pierres jusqu'à une hauteur de 4 étages au-dessous du niveau déterminé.

Commencés le 29 août 1912, les travaux ont été poursuivis presque sans interruption jusqu'à leur achèvement le 6 novembre 1912.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $3,250.01.

CHATHAM.

Chatham, comté de Northumberland, est l'un des principaux ports du Nouveau-Brunswick, d'où l'on expédie le bois d'échantillons. Il est situé sur la rive sud de la rivière Miramichi, à environ 20 milles de son embouchure. La population de Chatham est d'environ 5,000 âmes.

Pendant l'exercice 1912-13, on a construit un ouvrage en encaissement de 103 pieds de longueur, de 12 pieds de largeur et de 20 pieds de hauteur à son extrémité extérieure, et de 4 pieds de hauteur à son extrémité intérieure, dans le bassin du côté est du quai de la douane, qu'on a établi à une distance de 16 à 17 pieds de ce dernier, pour offrir un poste d'amarrage sûr au bateau des tournées d'inspection du ministère, et des postes d'amarrage supplémentaires aux petites goélettes, et on a construit un hangar de 50 pieds de longueur, de 17 pieds de largeur et de 12 pieds de hauteur, du seuil au larmier, pour offrir un abri aux bateaux pendant l'hiver, et en outre, on a construit un ber et des couettes de lancement.

Les travaux ont été exécutés entre le 14 août et le 25 octobre, et de plus pendant quelques jours en mai et juin, pour débarrasser le quai de la douane des débris qui l'encombraient et pour planter quelques arbres.

La dépense pendant l'exercice s'est élevée à $1,088.49.

Durant l'exercice 1912-13, les postes d'amarrage, sur une longueur de 600 pieds, le long de la partie inférieure du quai, ont été dragués à une profondeur d'environ 22 pieds, à basse mer, et sur une largeur de 30 à 60 pieds; c'est-à-dire, jusqu'à près de la marque de la courbe de niveau de 21 pieds.

Le but de ces travaux était d'établir des postes d'amarrage en eau profonde où les vaisseaux puissent embarquer des cargaisons entières, consistant en bois de commerce principalement transporté par le chemin de fer Intercolonial au quai, tout en restant à flot.

3,070.5 verges cubes de vase, de gravier et de sciure de bois, cubées au chaland, et en prenant pour base la profondeur de 21 pieds là où cette profondeur était atteinte, ont été enlevés. La quantité totale de matières cubées au chaland, a été de 3,564.81 verges cubes, payées au taux de 30 cents la verge cubée *in situ*.

La drague *Hayward* a travaillé du 23 au 25 septembre 1912, et la drague *Invader*, du 23 au 24 septembre 1912.

Un poste d'amarrage de 446 pieds de longueur a été dragué le long du quai Snowball, à une profondeur de 23 pieds aux basses eaux. Il a fallu draguer sur une largeur de 70 à 100 pieds afin d'atteindre la marque de la courbe de niveau de 23 pieds; des chenaux d'accès s'étendant diagonalement d'environ 75 pieds en amont et de 333 pieds en aval du quai, ont été creusés jusqu'à la même courbe de niveau. La longueur draguée le long de la face intérieure du poste d'amarrage et des chenaux d'accès était d'environ 715 pieds, et le long de la courbe de niveau de 23 pieds, d'environ 915 pieds.

Le but de ces travaux était d'établir un poste d'amarrage pour l'exportation annuelle d'environ 7,000,000 de pieds m.p. de bois de commerce, et pour permettre aux vaisseaux d'embarquer leurs cargaisons en entier.

10,123.3 yards cubes, de vase, de gravier et d'alluvions, cubés in situ et tenant compte de la profondeur atteinte au-dessous du plafond, ont été dragués. La quantité totale de matières cubées au chaland, s'élève à 15,043.17 verges cubes, payées au taux de 30 cents la verge cube, cubées in situ.

La drague *Invader* a travaillé du 25 septembre au 3 octobre et la drague *Hayward* du 16 au 19 octobre.

Une section d'environ 60 pieds carrés a été draguée à une profondeur de 10 pieds aux basses eaux. Des opérations de dragage ont aussi été effectuées pour les fondations et les postes d'amarrage d'un nouveau quai.

Le but de ces travaux était d'établir de nouveaux postes d'amarrage et plus pour l'accommodation des petites goélettes, etc., qui se servent du quai public et qui mouillent en ce lieu pendant l'hiver.

210 verges cubes de lest, de vase et de pièces d'un vieil ouvrage en encaissement, cubés *in situ* en tenant compte de la profondeur atteinte au-dessous du plafond, ont été enlevés par la drague *Hayward.* La quantité totale de matières transportées au moyen de chalands, s'élève à 415.03 verges cubes; en outre, 129 verges cubes de gravier, etc., cubées au chaland; et 17 pièces de bois fondrier ont été enlevés par le *Peter England* pour préparer les fondations d'un nouveau quai.

Les travaux ont été exécutés du 25 au 26 septembre par le dragueur *Hayward,* et du 15 au 19 août par le *Peter England.*

Une section de 220 pieds de longueur et de 20 à 50 pieds de largeur a été approfondie à 20 pieds aux basses eaux, afin d'établir un poste d'amarrage pour accommoder les vaisseaux qui importent le sel, etc.

673 verges cubes de sable, de gravier et de lest, cubées *in situ* en tenant compte de la profondeur atteinte au-dessous du plafond, ont été enlevés. La quantité totale de matières transportées en chalands s'élève à 1,036.55 verges cubes, payée au taux de 30 cents, la verge cube de matières cubées *in situ.*

Les travaux ont été exécutés par la drague *Invader* le 24 septembre et par la drague *Hayward* les 14, 15 et 16 octobre.

CHIPMAN.

(*Dragage.*)

Chipman, comté de Queen, est situé sur la rive est de la rivière du Saumon.

Le 8 mai, la drague *New Brunswick n° 2* de la *New Brunswick Dredging and Construction Company,* a commencé le curage du bassin et du chenal d'accès au quai à une profondeur de 9 pieds au-dessous du niveau des basses eaux, travaux qu'elle a achevés le 12 juillet. On a enlevé un volume de 12,399.5 verges cubes, évaluation au chaland, de sable, de débris de bois et d'écorce, au prix de 19½ cents par verge cube.

La dépense totale, y compris les frais d'inspection, s'est élevée à $2,747.91 au 31 mars 1913.

CHOCKFISH.

Chockfish, comté de Kent, est une petite colonie de pêcheurs et d'agriculteurs sur le détroit de Northumberland, à mi-chemin environ entre Richibouctou et Bouctouche.

Les travaux en ce lieu ont consisté dans l'exécution de môles ou brise-lames de chaque côté de l'embouchure de la rivière, pourvus de murs de protection et d'un barrage pour fermer l'ancien chenal instable et tortueux. Grâce à ces travaux, la profondeur de l'eau a été augmentée, et une entrée facile s'offre maintenant à la navigation pour pénétrer dans un havre sûr et commode.

Les autres travaux aux brise-lames de Chockfish ont été exécutés entre le 26 août et le 5 octobre et entre le 22 et le 31 octobre 1912. On a enlevé des pierres de lest du brise-lames sud, sur une longueur de 451 pieds, pour y introduire des fascines sur une

épaisseur de 6 pieds, sur lesquelles on a posé les mêmes pierres. A la partie extérieure du brise-lames nord, on a posé des fascines sur une épaisseur d'environ 3 à 5 pieds, là ou l'affouillement avait charrié le sable; on a ainsi rempli deux cavités de 32 et 27 pieds de longueur et de 15 à 8 pieds de largeur respectivement et plusieurs autres cavités sur une longueur de 60 pieds; on a enfoncé 21 pieux pour servir de soutènement aux fascines. On a construit une clôture en pieux et fascines de 281 pieds de longueur contre le sommet du tronçon du rivage du brise-lames nord pour empêcher le sable qui recouvre entièrement le brise-lames, de pénétrer dans le havre.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $591.63.

DALHOUSIE.

Dalhousie, comté de Ristigouche, se trouve au fond de la baie des Chaleurs, à l'embouchure de la rivière Ristigouche, et à 16 milles au-dessous de Campbellton. C'est un port d'expédition important du bois d'échantillon, et qui compte une population de 1,650 âmes.

Le 9 septembre 1911, on a passé un contrat avec M. T. P. Charleson pour la construction d'un môle ou brise-lames sur le côté est de Ferry-Basin entre la terre ferme et l'île Douglas. Prix au contrat, $23,440. La longueur totale du môle sera de 1,000 pieds, et sa largeur de 27 pieds au couronnement.

Les travaux ont été commencés le 14 octobre, et à la fin de l'exercice 1911-12, l'abord sur le rivage de la terre ferme, dont la longueur est de 100 pieds et qui consiste dans une levée en pierres, était en état d'être pourvu d'une superstructure en bois se composant de parements, de longrines, de traversines, de longerons et d'une plate-forme. On avait enfoncé 400 pilots environ dans l'ouvrage contigu sur pilotis, qui aura une longueur de 750 pieds. On avait mis en état d'y établir les longerons, l'abord en encaissement de l'est ou de l'île. On avait disposé 402 verges cubes de grandes pierres pour ménager un talus contre l'ouvrage sur pilotis.

Ces travaux ont été poursuivis pendant 1912 et le 8 janvier 1913, quand on les interrompit pour le reste de l'hiver, il ne restait plus à exécuter que le chevillage d'une partie de la plate-forme, l'application d'un enduit de *carbolineum* sur une partie des surfaces, et d'autres travaux de peu d'importance.

La dépense pendant l'exercice s'est élevée à $16,002.

La dépense pour l'exécution du nouveau brise-lames a entraîné jusqu'à ce jour, y compris les frais d'inspection et l'achat du vieux brise-lames et de son emplacement, une dépense de $23,953.63.

DALHOUSIE.

Dalhousie, chef-lieu du comté de Restigouche, est situé au fond de la baie des Chaleurs, à environ 16 milles en aval de Campbellton.

Dans le cours de l'exercice 1912-13, les travaux exécutés en ce lieu ont consisté dans:—

(a) L'exécution du contrat pour l'enlèvement de rochers sur le récif à l'entrée du bassin des bateaux traversiers, sur une longueur moyenne de 140 pieds, après avoir enlevé la vase; (b et c) le dragage à partir du quai des bateaux traversiers jusqu'au nouveau brise-lames, à une profondeur de 15 pieds, aux basses eaux des grandes marées ordinaires, sur une longueur de 450 pieds, le long du brise-lames, et sur une longueur de 200 pieds le long du quai des bateaux traversiers. Le but de ces travaux était d'offrir un passage aux vaisseaux au-dessus du récif, et d'établir des postes d'amarrage pour les goélettes, les remorqueurs, etc., au quai des bateaux traversiers et au brise-lames, et en outre, d'établir un bassin de virage et un poste de mouillage suffisant pour l'hivernage des vaisseaux.

Dimensions des travaux achevés: (a) une section de 140 pieds de longueur par 90 pieds de largeur, draguée à une profondeur de 18 pieds aux basses eaux des gran-

des marées ordinaires; (b et c) le dragage sur une longueur de 400 pieds, le long du quai des bateaux traversiers et de 650 pieds le long du brise-lames, sur une largeur moyenne de 180 pieds, et à une profondeur de 15 pieds aux basses eaux des grandes marées ordinaires.

La mer marne de 10 pieds.

Quantité de matériaux dragués:

(a) 3,993 verges cubes, roc, et 2,778.5 verges cubes, vase.

(b) 18,271.15 verges cubes, vase, et 2 verges cubes, roc.

(c) 27,762 verges cubes, vase, payées au taux de 29½ cents la verge cube, pour la vase dans (a) et (b); 29½ cents pour la vase dans (c), et $5 la verge cube pour le roc, $34,346.47.

Les travaux ont été exécutés par la drague *Grey Loggie* du 14 au 23 mai et du 4 juillet au 26 novembre. Le chaland employé au forage pour le tirage à la poudre, a été à l'œuvre du 3 au 22 juin, et du 27 juin au 6 novembre.

DAY'S-LANDING.

Dragage.

Day's-Landing, comté de King, est situé sur la rive est de la rivière Saint-Jean, entre Carters et Hardings.

On a exécuté en ce lieu des travaux dans le but de curer le bassin et le chenal d'accès au quai à une profondeur de 11 pieds au-dessous du niveau des basses eaux. La drague *New-Brunswick No 2* a commencé ces opérations le 22 juillet et elle les a achevées le 14 août ,après avoir enlevé 3,113 verges cubes de sable, de glaise et de gravier, évaluation au chaland, au prix de 35 cents par verge cube, évaluation au chaland.

La dépense totale y compris les frais d'inspection, s'est élevée à $1,158.55 au 31 mars 1913.

DIPPER-HARBOUR.

Dipper-Harbour, est une pêcherie située sur la baie de Fundy, à 20 milles à l'ouest de Saint-Jean. La marée monte de 24 pieds.

En 1906, on construisit en ce lieu un brise-lames de 335 pieds de longueur, de 28 à 38 pieds de largeur et de 43 pieds de hauteur à son extrémité du large, pour offrir un abri aux bateaux de pêche.

Le 22 décembre 1910, on passa un contrat pour l'exécution d'un prolongement de 100 pieds de longueur au brise-lames. Les travaux commencèrent en 1911.

Pendant 1912-13, on acheva la construction du prolongement et remplit d'une manière satisfaisante l'ouverture qui avait été produite entre le massif de tête et le vieil ouvrage par les tempêtes survenues le 9 janvier 1912.

Commencés le 5 juillet 1912, les travaux furent poursuivis sans interruption jusqu'à leur achèvement le 28 août 1912.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $7,965.10.

Pendant 1912-13, la drague *Asp* de l'entrepreneur J. S. Gregory a achevé d'une manière satisfaisante le creusement du chenal et des bassins entrepris en 1911-12. Les travaux ont consisté dans l'achèvement du creusement d'un chenal d'accès au havre, de 600 pieds de longueur et de 100 pieds de largeur à une profondeur de 13 pieds au-dessous du niveau de la basse mer et d'un bassin d'environ 350 x 200 pieds à une profondeur de 13 pieds au-dessous du niveau de la basse mer, et d'un autre de 360 x 100 pieds à 8 pieds au-dessous du niveau de la basse mer.

Les matières enlevées se composaient de vase, de sable et de gravier.

On a extrait pendant la saison un volume de 7,505.8 verges cubes, évaluation au chaland.

Commencés le 22 août 1912, les travaux ont été achevés le 5 octobre 1912.

DORCHESTER.

Dorchester, est le chef-lieu du comté de Westmoreland, et une station du chemin de fer Intercolonial, à 27 milles au sud-est de Moncton.

En 1909, le ministère a construit un quai de 202 x 52 pieds, sur la rivière Mamramcook à Dorchester. Le vieux quai de rive contigu, du chemin de fer, de 200 pieds de longueur, passa sous le contrôle du ministère des Chemins de fer et Canaux en 1911.

Pendant l'exercice 1912-13, on a enlevé à deux reprises l'amas de vase dans le poste d'amarrage le long de la face du nouveau quai sur une longueur de 200 pieds et une épaisseur de 2 à 3 pieds, et on a construit un ouvrage en encaissement de 6 pieds de hauteur le long de la face extérieure de la partie d'aval du poste d'amarrage sur une longueur de 75 pieds. Pour empêcher l'affouillement, on a posé des fascines au plafond du poste d'amarrage dans sa partie d'aval. On a démoli les ouvrages se composant de pilots et d'entretoises du vieux mouillage en face du vieux quai contigu du chemin de fer, sur une longueur de 200 pieds, et enlevé la vase qui s'était accumulée le long des côtés intérieurs, pour ensuite niveler le fond au moyen de fascines et de vase, afin d'offrir un poste d'amarrage sûr aux goélettes. A l'extrémité d'amont du quai du chemin de fer, on a aménagé un poste d'amarrage de 57 pieds de longueur et de 24 pieds de largeur pour servir aux chalands; consistant en un ouvrage en encaissement de 6 pieds de hauteur à l'extrémité extérieure, et en une tranchée pratiquée dans la berge argileuse, à l'extrémité intérieure.

Les travaux ont été exécutés entre le 18 avril et le 22 mai, du 3 au 15 juin, du 22 juin au 15 juillet, les 2, 3, 7 et 9 août, du 19 au 24 août, les 30 et 31 août et du 1er au 6 novembre.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $1,038.02.

DOUGLASTONW.

Douglastown, est situé sur la rive nord de la rivière Miramichi à environ 1½ mille en amont de Chatham.

Les travaux exécutés dans le cours de l'exercice 1912-13, comprennent le dragage d'une section le long du quai, d'une longueur de 350 pieds sur 75 pieds de largeur, établie à une profondeur de 22 pieds au-dessous du niveau des basses eaux. Le but de ces travaux était d'établir un poste d'amarrage où les vaisseaux puissent embarquer des cargaisons entières, ou compléter leur chargement de bois à bobine, qui est exporté de ce quai.

3,337 verges cubes de matières, cubées *in situ* calculées en tenant compte de la profondeur de 23 pieds là où elle était atteinte, ont été dragués. La quantité totale de matières, cubées au chaland, s'élève à 5,127.58 verges cubes.

Les travaux exécutés dans le cours de l'exercice 1912-13, comprennent le dragage d'une section de 300 pieds de longueur le long du quai et de 550 pieds le long de la courbe de niveau de 22 pieds primitive, sur une largeur de 100 à 150 pieds, et creusée à une profondeur de 22 pieds aux basses eaux. Le but de ces travaux était d'établir un poste d'amarrage où les vapeurs et autres vaisseaux pussent embarquer des cargaisons complètes tout en restant à flot.

3,518.15 verges cubes de sable, mesurées *in situ,* et calculées en tenant compte de la profondeur de 23 pieds aux basses eaux là où cette profondeur était atteinte, ont été draguées. La quantité totale de matière cubées au chaland, s'élève à 6,36.05 verges cubes.

DUNHAN'S.

(Dragage.)

Dunhan's, comté de King, est situé sur la rive est de la rivière Saint-Jean en face de la pointe du Chêne.

La drague *Beacon Bar,* a travaillé deux jours en ce lieu, les 25 et 26 novembre, pour enlever 670.7 verges cubes de matières de la classe "B", évaluation au chaland. Mais elle n'a pas achevé le dragage nécessaire pour le curage du bassin et du chenal d'accès au quai à une profondeur de 9 pieds au-dessous du niveau des basses eaux.

FAIRHAVEN.

Fairhaven, île du Daim, comté de Charlotte, lieu de pêche bien abrité et port de relâche du paquebot-poste, est situé à 7 milles de Saint-André. Il y a quelques années, le gouvernement provincial construisit en ce lieu un quai sur chevalets de 199 pieds de longueur.

Le 28 novembre 1912, on passa un contrat pour l'exécution d'un massif de tête en encaissement de bois rond, de 32 x 50 pieds, mesurage au sommet, qui sera relié au quai par une travée de 8 pieds. On élargira le quai primitif à son extrémité extérieure. Les travaux n'avaient pas encore été commencés à la fin de l'exercice 1912-13.

FREDERICKTON.

Dragage.

Frederickton, comté de York, est situé sur la rive ouest de la rivière Saint-Jean, à 84 milles par eau de Saint-Jean.

Il s'agissait d'approfondir le chenal de cette rivière à 11 pieds au-dessous du niveau des basses eaux. Commencés le 15 juillet, les travaux ont été interrompus le 7 novembre vu l'approche de la fermeture de la navigation.

On a employé dans ces travaux par intervalles les dragues *Keta, Asp, Tanta, Wanta, New Brunswick No 1* et *Provincial No 1,* lesquelles ont extrait un volume de 173,656.3 verges cubes de glaise, de sable et de gravier, évaluation au chaland.

La dépense totale, y compris les frais d'inspection, pendant l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $42,442.66.

PETITE-RIVIÈRE GARDNER.

La petite rivière Gardner se jette dans la baie de Fundy, à quelque 20 milles à l'est du havre de Saint-Jean. La mer marne ici de 30 pieds. Le quai brise-lames construit en ce lieu a 217 pieds de longueur et 24½ pieds de largeur. Il a été construit en encaissement de bois carré à parements à claire-voie, et il a été revêtu sur ses côtés nord et est. On trouve à son extrémité extérieure une profondeur d'eau de 21 pieds au-dessous du niveau des grandes marées ordinaires.

Pendant 1912-13, on a renouvelé d'une manière très satisfaisante les longerons, la plate-forme, les lisses, les défenses, les bornes d'amarrage et le parapet de ce quai brise-lames.

Commencés le 16 mai 1912, les travaux ont été poursuivis sans interruption jusqu'à leur achèvement le 12 juillet 1912.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $835.98.

VILLAGE DE GAUTREAU.

Le village de Gautreau, comté de Westmoreland, est situé sur la rive nord de la rivière Petitcodiac, à environ 13 milles au-dessous de Moncton. En 1909 et en 1910, on a construit un quai public en ce lieu.

Les 3 et 4 juin, et entre les 14 et 26 juin 1912, on a construit un poste d'amarrage pour les goélettes à la partie d'aval du quai. Les travaux ont consisté dans un ouvrage en encaissement de 25 pieds de largeur, de 14 pieds de longueur et d'environ 10 pieds de hauteur à l'extérieur, et on a excavé la vase en arrière de l'ouvrage pour offrir un fond uni à ces vaisseaux. En outre, on a enlevé la vase le long et contre la face du quai sur une longueur de 60 pieds, une largeur d'environ 20 pieds et une épaisseur de 16 pieds pour offrir un fond uni aux goélettes, etc.

La dépense pour ces travaux s'est élevée à $181.25.

GOOSE-CREEK.

Goose-Creek est situé à 22 milles à l'est de Quaco, sur la rive nord de la baie de Fundy. Une batture d'environ 100 pieds de largeur à haute mer et de 1,600 pieds de longueur abrite un étang d'une étendue de 1,800 pieds sur 900 pieds, qui reste à sec à basse mer. Une passe de 15 pieds de profondeur à haute mer, situé à l'extrémité est de la batture donne accès à l'étang.

Pendant 1912-13, on a construit et chargé de pierres un mur de protection en encaissement en ce lieu, de 145 pieds de longueur et de 14 pieds de largeur. L'ouvrage a 7 pieds de hauteur à sa façade et 6 pieds de hauteur à l'arrière. On a posé des fascines et des pierres contre le vieil ouvrage pour le protéger. On a construit deux épis de 66 pieds et de 80 pieds de longueur respectivement, formés de pilots de madriers et de pierres. En outre, on a construit une baraque de 20 x 25 pieds pour servir de logement aux ouvriers, vu que l'espace manquait pour les loger dans le bâtiment du chantier. En janvier 1913, une forte tempête endommagea la partie construite en pilots de l'ouvrage de protection, sur une longueur de 100 pieds et renversa l'épi est. On a réparé la partie endommagé de l'ouvrage de protection et posé de nouvelles moises ou pièces de ceinture sur le pilotage de protection de 230 pieds de longueur, et sur l'épi ouest sur un tronçon de 80 pieds jusqu'à une hauteur de 4 pieds.

Commencés le 21 juin 1912, les travaux ont été poursuivis par intervalles jusqu'au 19 mars 1913.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $1,932.40.

GRANDE ANSE.

Grande-Anse, comté de Gloucester et station du chemin de fer Caraquet, est un établissement agricole et une pêcherie de 800 habitants environ. Ce lieu se trouve sur la rive sud de la baie des Chaleurs, à 28 milles au nord-est de Bathurst. La construction d'un môle à Grande-Anse pour offrir un abri aux bateaux de pêche a été commencé en 1876.

Pendant l'exercice 1912-13, on a poursuivi l'exécution d'un épi pour protéger le havre du côté intérieur du brise-lames établi à Grande-Anse, contre les tempêtes de l'est et pour empêcher le sable d'y être entraîné. La longueur de cette jetée est de 297 pieds, sa largeur au sommet est de 13 pieds et sa hauteur de 7 à 14 pieds, et elle a été construite en encaissement revêtu sur sa partie extérieure au moyen de madriers en bois brun. Le tronçon du côté intérieur, sur une longueur de 113 pieds, a été établi en 1911 à une hauteur de 8 à 10 étages. L'ouvrage en encaissement a été achevé sur une longueur de 297 pieds. On a posé la plate-forme et le revêtement sur une longueur de plus de 115 pieds et mis en œuvre 66 défenses. Les travaux ont été exécutés entre le 1er mai et le 20 juillet, du 29 au 31 juillet et du 28 août au 18 septembre.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $2,298.96.

Des hautes chutes à Aroostook.

On a fait sauter un volume d'environ 262 verges cubes de rochers au goulet, à environ un quart de mille en amont des chutes.

Commencés le 24 juillet, les travaux ont été achevés le 13 août 1912.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $197.90.

GRANDIQUE.

Grandique, comté de Kent, est une colonie de pêcheurs et d'agriculteurs, située au fond nord-est du havre de Shédiac, à environ 7 milles par la voie de terre au nord de Shédiac.

Le 9 septembre 1911, on a passé un contrat avec M. T. P. Charleson, pour la construction d'un quai à Grandique. Prix au contrat $5,895.

Les travaux ont été commencés le 15 janvier 1912, et vers la fin de l'exercice 1911-12, l'ouvrage en encaissement avait été achevé et chargé de lest, et les longerons et les bornes d'amarrage avaient été mises en œuvre.

Le quai a été achevé le 31 juillet, et il comprend une culée de 61.9 pieds de longueur et de 15 pieds de largeur, 6 blocs de 15 x 20 pieds, 7 travées de 20 pieds et un avant-bloc de 30 x 30.8 pieds. Sa longueur totale est de 352.7 pieds. Les 6 blocs sont à revêtement ordinaire et l'avant-bloc est à revêtement en pilots jointifs recouverts de madriers de 4 pouces créosotés.

Pendant les mois de mai et de juillet, on a construit une clôture de 85 poles anglaises de longueur le long du côté est du chemin d'accès au quai, et le chemin a été prolongé d'environ 16 pieds et exhaussé de 2 pieds pour le relier à la culée du quai. On a enduit les poteaux de la clôture d'une couche de *carbolineum.*

Les 7, 11 et 14 janvier et entre le 17 février et le 25 mars, on a travaillé à l'exécution du prolongement du quai de 60 x 30 pieds et d'un 1 de 15 x 20 pieds. Cet ouvrage en encaissement a été construit à une hauteur de 9 à 12 étages et en partie chargé de pierres.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $4,967.61, et sur cette somme on a dépensé $142.05 pour l'érection de la clôture et $1,365.45 pour les travaux du prolongement.

Grande-Rivière.

On a débarrassé le chenal de cette rivière de tous les obstacles qui l'obstruaient, sur un développement de 9 milles. On a fait sauter vingt et un blocs erratiques, cubant environ 28 yards.

Commencés le 5 novembre 1912, les travaux ont été achevés le 16 du même mois.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $195.75.

Récif Grant.

On a fait sauter en ce lieu un certain nombre de blocs erratiques, cubant 35 verges.

Commencés le 19 septembre 1912, les travaux ont été achevés le 25 du même mois.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $92.98.

GRANDE RIVIÈRE DU SAUMON.

La grande rivière du Saumon, est un petit estuaire qui se trouve à 8 milles à l'est de Quaco. On expédie du bois de charpente de cet endroit. Les grandes marées sont à 30 pieds. La grève qui s'avance de l'ouest, offre un petit abri laissé à sec à basse mer et ne permettant qu'une passe étroite à l'entrée. Pour entretenir le dégagement de la passe, on construisit de chaque côté des levées de 372 pieds et 316 pieds de longueur respectivement.

Pendant 1912-13, on a enfoncé des pilotis disposés jointivement contre le côté est et à l'extrémité extérieure du brise-lames ouest sur une longueur de 381 pieds et construit un parapet de 40 pouces de hauteur, retenu au moyen de genoux, le long de l'extrémité et sur le côté de la mer du brise-lames ouest sur une longueur de 113 pieds.

Commencés le 8 juillet 1912, les travaux ont été poursuivis presque sans interruption jusqu'à leur achèvement le 9 octobre 1912.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $2,658.42.

ÎLE GRASSY.

(Dragage.)

L'île Grassy, comté de King, se trouve sur la rivière Saint-Jean, juste vis-à-vis la pointe du Chêne, d'un côté, et Dunhan's de l'autre. On a approfondi le chenal de cette rivière à 11 pieds au-dessous du niveau des basses eaux, sur une largeur de 75 pieds. La drague *Asp,* a été mise à l'œuvre en ce lieu, le 19 juillet 1909 et elle a achevé ses travaux le 11 novembre de la même année, après avoir enlevé 50,040 verges cubes de glaise, de sable, gravier et de vase, évaluation au chaland.

La dépense totale, y compris les frais d'inspection, s'est élevée à $25,320.

HARVEY-BANK.

Harvey-Bank, est situé sur la côte de la baie Chichecto, près de la ville d'Albert. On a construit un prolongement en encaissement de bois rond de 125 pieds de longueeur et de 44 pieds de largeur, y compris une pile d'avant de 65 x 25 pieds, au quai Dow, en ce lieu. On trouve une profondeur d'eau de 20 pieds à haute mer à l'extrémité extérieure du massif de tête.

Des marées extraordinaires ayant inopinément submergé le quai, on se propose de l'exhausser de 2 pieds.

Pendant 1912-13, on a autorisé à cet effet la dépense d'une somme de $2,150, mais les travaux n'ont pas été exécutés.

HATFIELD'S-POINT.

Dragage.

Hatfield's-Point, comté de King, se trouve sur la rive nord de la baie de Belleisle, près Springfield. La drague *Beacon-Bar* de la *Maritime Dredging and Construction Company,* a travaillé deux jours en ce lieu, les 22 et 23 novembre, pour enlever 1,350 verges cubes de vase, évaluation au chaland, au prix de 50 cents par verge cube. Ces travaux avaient pour but l'établissement d'un chenal d'accès au quai du moulin, d'une profondeur de 9 pieds au-dessous du niveau des basses eaux. Vers l'achèvement des travaux, on trouva qu'il était désirable de prolonger l'ouvrage pour offrir des facilités d'accès à un moulin plus considérable qu'on construit actuellement en ce lieu, travaux qui entraîneront le dragage supplémentaire d'un volume de 13,576 verges cubes de matières, évaluation au chaland; mais vu la fermeture de la navigation, on remit à la saison prochaine l'exécution de ce dragage.

La dépense totale, y compris les frais d'inspection, s'est élevée pendant l'exercice révolu le 31 mars 1913 à $681.

HOPEWELL-CAPE.

Hopewell-Cape est situé sur la rivière Peticodiac, à 7 milles en bas de Hillsborough. Le quai en ce lieu a été construit en encaissement de mi-partie bois rond et mi-partie bois carré, de 460 pieds de longueur et de 22 à 35 pieds de largeur, avec un massif de tête de 35 x 50 pieds. On trouve une profondeur d'eau de 41 pieds à

haute mer, à l'extrémité extérieure du quai, lequel reste à sec à basse mer.

Pendant 1912-13, on a renouvelé les longerons et la plate-forme du quai et de l'abord sur chevalets; on a posé un nouveau garde-corps sur la cale; en outre, on a posé quelques défenses et une nouvelle échelle, et on a construit des marches en fer, mais on ne les a pas mis en œuvre.

Commencés le 21 juillet 1912, les travaux ont été poursuivis presque sans interruption jusqu'au 31 octobre 1912.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $2,525.

KOUCHIBOUGUAC.

On pénètre dans le havre de Kouchibouguac, comté de Kent, par une passe difficile ou goulet à travers le cordon littoral sablonneux qui sépare la large nappe d'eau du havre, du détroit de Northumberland. L'entrée se trouve à 12 milles environ au nord de Richibouctou et à 18 milles au sud de la baie Miramichi.

Dans ces derniers temps, la mer a créé de nouvelles passes en ce lieu, lesquelles en diminuant la vitesse du courant dans l'entrée principale, en a amoindri la profondeur d'eau par la même action. En 1908-09, on a établi des murs isolés à l'entrée du havre pour fermer les nouvelles passes, exhausser les petites passes et empêcher la réouverture de faux chenaux.

D'autrs travaux ont été exécutés entre le 28 mai et le 22 août 1912. On a construit un mur de pieux et de fascines de 925 pieds de longueur et posé des fascines entre les pieux enfoncés antérieurement, sur une longueur de 400 pieds, pour achever le barrage de 539 pieds de longueur, dont l'exécution avait été commencée l'année dernière, on a enfoncé 48 pilotis et employé 90,000 pieds cubes de fascines et 310 verges cubes de pierres, pour fermer la nouvelle passe qu'avait créée la mer dans la lagune.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $1,999.56.

LAMÈQUE.

Lamèque, comté de Gloucester, est le port d'expédition des pêcheries de l'île Shippigan, et où se trouve le débarcadère du bateau à vapeur de la *Gloucester Steam Navigation Company,* qui s'y arrête journellement. La pêche qu'on exporte de ce lieu a une valeur annuelle de $75,000. En 1900-03, le ministère a construit un quai de rive en ce lieu.

Entre le 3 et le 18 septembre 1912, on a employé environ 29,000 pieds m.p. de madriers de 2 pouces pour recouvrir la vieille plate-forme du quai de Lamèque, qui était dans un état peu sûr; pour élargir d'environ 5 à 7 pieds une travée de 990 x 11¼ pieds, posée l'année précédente et pour couvrir un espace d'environ 11 x 28 pieds sur l'avant-bloc. On a soulevé au moyen d'un vérin les pièces de fondement de l'entrepôt établi sur l'avant-bloc, lesquelles s'étaient affaissées, et on a inséré des pièces de bois dans l'ouvrage pour amener les poteaux de l'entrepôt à la hauteur déterminée et mettre la plate-forme de niveau.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $274.83.

L'ÉTANG.

L'Etang est situé sur le havre du même nom à environ 5 milles de Saint-Georges. Le quai en ce lieu a été construit à l'origine par le gouvernement provincial, mais il a été réparé et prolongé il y a quelques années par le ministère. Sa longueur actuelle est de 251 pieds sur une largeur moyenne de 16 pieds, et les dimensions du massif de tête sont de 28 x 17 pieds. On trouve une profondeur d'eau de 21 pieds au-dessous du niveau des hautes eaux des grandes marées à son extrémité du large.

Pendant 1912-13, on a acheté une certaine quantité de bois de charpente et de fer pour la réparation et la reconstruction d'une partie de l'ouvrage, et on a construit en encaissement de bois rond de 16 pieds carrés, qu'on a achevé jusqu'à une hauteur de 14 pieds et garni de lest.

Commencés le 17 février 1913, les travaux ont été poursuivis presque sans interruption jusqu'au 31 mars 1913.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $1,292.37.

LITTLE-GULLY.

Pendant la saison de 1912, on a fait le levé des plans nécessaire pour l'exécution des brise-lames en projet à Little-Gully, comté de Kent, près de l'extrémité sud de la batture sud de Richibouctou, pour améliorer et établir en permanence un petit chenal dont se servent les bateaux de pêche, et pour offrir un lieu de refuge aux bateaux pendant les tempêtes.

Les travaux ont été exécutés entre le 22 novembre et le 7 décembre, durant le mois de janvier, entre le 11 et le 20 février et par intervalles en mars, et ils ont consisté dans l'extraction et dans le charriage à pied d'œuvre de 300 verges cubes de pierres et dans la construction d'une baraque pour y mettre l'outillage, le fer, etc., à l'abri, et pour servir de logement aux ouvriers.

Pendant l'hiver on a acheté et transporté à pied d'œuvre 8½ tonnes de chevilles de fer, 24,000 pieds cubes de fascines et une grande quantité de pilots, de bois de charpente, etc.

La dépense pour l'exercice jusqu'à cette date s'est élevée à $2,315.33.

LOGGIEVILLE.

Loggieville, comté de Northumberland, village de 600 habitants environ, est le terminus de la ligne secondaire à Frédérickton du chemin de fer Intercolonial. Le village est situé sur la rive sud de la rivière Miramichi, à environ 5 milles en aval de la ville de Chatham.

Entre le 6 mai et le 14 août 1912, on a enlevé la plate-forme usée et pourrie sur une longueur de 342 pieds, et la partie supérieure en bois rond du tronçon en encaissement du chemin d'accès au quai public, pour remplacer ces pièces par un remplissage de pierres, de terres et de gravier sur une épaisseur de 3 à 6 pieds et une largeur de 20 pieds, et on a posé une couche de gravier de 1½ à 2 pieds d'épaisseur dans le tronçon intérieur en terres du chemin d'accès sur une longueur d'environ 150 pieds. On a rempli l'intérieur du quai au moyen de vieilles pièces de bois, de gravier, etc., sur une étendue d'environ 5,000 pieds carrés et une épaisseur variant de 4 à 10 pieds. On a recouvert la partie du quai longue de 98 pieds donnant sur la rivière, au moyen de madriers de 4 pouces sur une largeur de 25 pieds et construit un trottoir en planche de 510 pieds de longueur et de 5 pieds de largeur, sur le côté est de l'abord. On a employé une quantité totale de 2,500 charges de gravier, de pierres et de cendres dans le remplissage et le nivellement de l'ouvrage.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $1,949.81.

On a exécuté les dragages en face des quais à Loggieville sur la rive sud de la rivière Miramichi à une distance de 5 milles en aval de Chatham.

Les postes d'amarrage et les abords le long des quais ont été dragués sur une longueur de 650 pieds et une largeur de 80 pieds, à une profondeur de 18 pieds au-dessous du niveau des basses eaux ordinaires des grandes marées. A chaque extrémité, la tranchée s'élargit à 100 pieds et est prolongée de 800 pieds à l'extérieur de manière à donner un mouillage profond en ce lieu aux vaisseaux de la ligne Mexicaine pour leur chargement de poisson et aux autres vaisseaux, leur chargement de bois.

20,181.5 verges cubes de vase, etc., ont été draguées et cubées *in situ* en tenant compte de la profondeur atteinte au-dessous du plafond. Du 17 octobre au 1er novembre la quantité totale de matériaux dragués et cubés au chaland s'élève à 25,-489.9 verges. Le 23 novembre la drague a dû revenir en ce lieu pour curer le fond.

Une aire de 100 pieds de longueur par une largeur de 70 pieds a été draguée à une profondeur de 6 pieds à basse marée, à l'est du quai, afin d'établir un poste de mouillage pour les goélettes et les barges, etc., durant l'hiver.

Ces dragages ont été exécutés pour constituer un bassin d'environ 220 pieds carrés qui doit être creusé entre le quai public actuel et le quai projeté pour l'usage du chemin de fer.

852.96 verges cubes de vase et de sciure de bois, cubées *in situ, en* tenant compte de la profondeur atteinte au-dessous du plafond, ont été dragués. La quantité totale de dragage cubée au chaland, s'élève à 1,641.46 verges cubes.

Ces travaux ont été exécutés durant les 25, 26 et 27 novembre 1912.

L'espace en face des quais entre le chenal principal et le chenal secondaire qui finit en cul-de-sac, a été curé en 1912 partout où c'était nécessaire, à l'exception de deux aires du fond, dont l'une de 240 pieds par 100 pieds, et l'autre de 530 pieds par 50 pieds qui avaient été curées l'année précédente.

Le but de ces travaux est d'offrir un chenal d'accès aux quais, en ligne directe à partir du chenal principal de la rivière, et de permettre aux vaisseaux de prendre en entier leurs cargaisons de bois, etc., aux postes d'amarrage mêmes.

Le curage a été exécuté, une distance de 1,500 pieds, sur la ligne du centre sur une largeur de 200 pieds à une profondeur de 17 pieds à basse marée où à 23 pieds aux hautes eaux ordinaires des grandes marées. 23,131½ verges cubes de vase et de sable ont été enlevées, cubées *in situ,* en tenant compte de la profondeur atteinte au-dessous du plafond. La quantité totale de matières enlevées durant l'exercice, et cubée au chaland, s'élève à 34,725 verges cubes.

Le dragueur *Prince Ito* a travaillé du 28 mai au 29 juin. Le dragueur *Prince Louis,* du 3 juin au 3 août.

LORNEVILLE.

Lorneville est une station de pêche, située à 10 milles à l'ouest de Saint-Jean. Le quai brise-lames qu'on trouve en ce lieu consiste dans un abord en encaissement de bois rond, de 300 pieds de longueur et de 24 pieds de largeur revêtu à l'extérieur. Le massif de tête de 100 pieds de longueur et de 32 pieds de largeur fut séparé du reste de l'ouvrage par une tempête.

Le 27 août 1912, on a passé un contrat pour l'exécution d'un prolongement au brise-lames; mais à la fin de l'exercice 1912-13, les travaux n'avaient pas encore été commencés.

Pendant l'exercice, on a entretenu la lumière d'une lanterne sur le massif de tête endommagé.

MARBLE-COVE.

Dragage.

Marble-Cove, comté de Saint-Jean, est situé sur la rive est de la rivière Saint-Jean, directement au-dessus des chutes Réversibles.

Ce dragage avait pour but le ménagement d'un bassin de 200 pieds de largeur et de 7 pieds de profondeur. La drague *Beacon Bar,* de la *Maritime Dredging and Construction Company,* a été mise à l'œuvre en ce lieu le 27 mars 1912, et elle a interrompu ses opérations le 9 avril après avoir enlevé le volume autorisé. On a extrait 11,065.8 verges cubes de vase, évaluation au chaland, pour le prix de 30 cents par verge cube.

La dépense totale, y compris les frais d'inspection, s'est élevée pendant l'exercice révolu le 31 mars 1913, à $3,415.74.

Les travaux de dragage en ce lieu, une fois achevés, offriront un chenal d'accès à l'anse, de 11 pieds de profondeur. On se propose en outre d'approfondir à 7 pieds au-dessous du niveau des basses eaux une petite partie du bassin. La drague *New Brunswick n° 1* de la *New Brunswick Construction Company,* a travaillé en ce lieu les 29 et 31 mars pour enlever 1,304.1 verges de vase, évaluation à charge de chaland, soit 976.1 verges cubes, évaluation *in situ,* pour le prix de 24 cents par verge cube, évaluation *in situ.*

La dépense totale, y compris les frais d'inspection, s'est élevée pendant l'exercice révolu le 31 mars 1913, à $240.26.

La drague *Keta,* de l'entrepreneur J. S. Gregory, a été mise à l œuvre en ce lieu le 29 août, pour y continuer les travaux de dragage, lesquels elle a achevés le 10 octobre. On a approfondi à 7 pieds au-dessous du niveau des basses eaux le bassin dans l'anse, de 200 pieds de largeur et de 750 pieds de longueur, et à 2 pieds au-dessous du niveau des basses eaux l'espace le long du côté est du bassin, s'étendant jusqu'au rivage. On a enlevé un volume de 40,330.8 verges cubes de matières de la classe "B", évaluation au chaland, soit 39,601 verges cubes, évaluation *in situ,* au prix de 24 cents par verge cube, évaluation *in situ.*

La dépense totale, y compris les frais d'inspection, s'est élevée à $8,547.12.

MILL-COVE.

Mill-Cove, est situé sur la rive est de la rivière de l'Etang, près de son embouchure et à environ six milles du havre de ce nom, et à 2 milles de l'anse Trynor. Les grandes marées atteignent ici 23½ pieds.

Pendant 1912-13, on a construit en régie, sur l'emplacement du vieux quai établi par le gouvernement provincial, un nouveau quai en encaissement de bois rond de 80 pieds de longueur et de 40 pieds de largeur, avec un abord en terres de 53 pieds de longueur. On trouve une profondeur d'eau de 11 pieds à haute mer à l'extrémité du large de l'ouvrage.

Commencés le 25 juillet 1912, les travaux ont été poursuivis presque sans interruption jusqu'à leur achèvement le 23 novembre 1912.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $1,597.18.

MIRAMICHI-NORD-OUEST.

Les dragages dans cette localité ont été exécutés à un mille et demi en aval de Redbank, et à environ 13½ milles en amont de Newcastle. Une tranchée de 50 à 100 pieds de largeur a été pratiquée à une profondeur de 5 pieds à basse marée à travers certaines sections de la barre, où il n'y avait que 3 à 4 pieds de profondeur. La longueur totale de cette barre est d'environ 2,000 pieds.

Ces travaux ont été exécutés dans le but d'établir un chenal atteignant une profondeur de 5 pieds à basse marée, ou 12 pieds aux hautes eaux des grandes marées ordinaires, afin d'accommoder le bateau remontant chaque jour la rivière jusqu'à Redbank, à la tête de ligne de la navigation, et aussi pour l'accommodation des remorqueurs jusqu'aux estacades flottantes Nord-Ouest.

5,308.94 verges cubes de sable et de gravier, etc., cubées au chaland, ont été enlevées du 21 septembre au 31 octobre 1912.

A une distance d'environ 3 milles en amont de Newcastle, à la tête de la navigation maritime, sur cette rivière, une section d'une largeur de 100 pieds par une longueur de 650 pieds le long du quai et de 720 pieds à l'extérieur a été draguée à une profondeur de 22 pieds à basse marée ou à 28 pieds de profondeur au-dessous du niveau des hautes eaux des grandes marées ordinaires. Le but de ce dragage était d'établir des postes d'amarrage le long du quai de la *Edward Sinclair Lumber Company* où les vaisseaux puissent prendre une cargaison complète tout en restant à flot.

Comme on n'a trouvé le roc solide à l'extrémité inférieure des postes d'amarrage, le long de la façade du quai, on n'a pas pu atteindre la profondeur voulue en ce lieu et il reste aussi quelques endroits où le plafond déterminé n'a pas été atteint.

7,495.56 verges cubes de vase et de sable, cubées *in situ* et en tenant compte de la profondeur atteinte au-dessous du plafond, ont été dragués. En outre, 9359.53 verges cubes de matières cubées au chaland, ont été enlevées du 6 au 20 novembre 1912.

BAIE MIRAMICHI.

A l'endroit connu sous le nom de banc Grandoon, dans la baie Miramichi intérieure, le chenal qui avait été creusé pendant les années précédentes, a été élargi de 100 pieds y donnant une largeur totale de 300 pieds sur une longueur de 15,800 pieds. Il a aussi été prolongé sur une longueur de 1,600 pieds avec une largeur de 300 pieds. A l'extrémité intérieure de la section élargie, une étendue de forme triangulaire a été draguée sur une longueur de 1,100 pieds et une largeur de 160 pieds pour établir un coude facile du chenal, de la pointe du Chêne au nouveau chenal.

Ces travaux une fois achevés couvrent une distance de 3·6 milles sur une largeur de 300 pieds. L'entrée intérieure de la tranchée a été élargie à 460 pieds au maximum. L'entrée intérieure de la tranchée a été élargie à 460 pieds au maximum. Le chenal a une profondeur de 22 pieds aux basses eaux et de 27 pieds aux hautes eaux des grandes marées ordinaires.

392,854 verges cubes de matières cubées au chaland ont été enlevées durant la saison. La drague *Hayward* a travaillé du 31 mai au 6 août, du 12 au 23 août et du 2 au 11 septembre 1912. Le dragueur *Invador,* du 23 mai au 23 août, et du 3 au 11 septembre 1912.

MISCOU.

L'île de Miscou, dont la longueur est de 9 milles et la largeur de 4½ milles, se trouve à l'angle nord-est extrême de la province du Nouveau-Brunswick. La population de l'île de 500 habitants environ, s'occupent principalement à la pêche qu'ils exploitent sur une grande échelle.

En 1905, on a construit un quai public dans le havre de Miscou qui est le lieu principal de débarquement sur l'île.

Le 12 juillet 1910, on a passé un marché avec M. E. R. Reid, le chargeant de la construction d'un prolongement à ce débarcadère, pour le prix de $16,840.

Les travaux ont été commencés le 9 juin 1911, et vers le 24 novembre, lors de l'interruption des travaux pour l'hiver, on avait établi les premiers 12 blocs à une hauteur de 14 étages, c'est-à-dire jusqu'au niveau des longerons. On avait posé les longerons sur 8 blocs et 9 travées et établi la plate-forme jusqu'au quatrième bloc inclusivement. Les blocs n°s 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19 et 20 avaient été établis à une hauteur de 12 étages; le bloc n° 21 et l'avant-bloc, à une hauteur de 10 étages, et tous les blocs avaient été chargés de lest.

L'exécution de l'ouvrage a été reprise le 12 juin 1912, et achevée le 18 septembre. Le prolongement tel qu'achevé a 899·7 pieds de longueur, et il comprend 20 blocs de 20 pieds carrés, 21 travées de 20 pieds, et un avant-bloc de 80·5 pieds de longueur et de 29 à 29·7 pieds de largeur. Ce dernier se composent d'un bloc de 20 pieds, d'un autre de 40 pieds de longeur et d'une travée de 20 pieds.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $5,018.64.

MISPEC.

Le ministère, pour protéger les barges qui font le service de moulin à pulpe construit au fond du petit estuaire de Mispec, situé à 8 milles à l'est de Saint-Jean, a construit deux jetées en ce lieu. La jetée est à 228 pieds de longueur et 34 pieds de largeur au couronnement.

Pendant 1912-13, on a construit un parapet de 50 pouces de hauteur, le long du côté de la mer du brise-lames est, sur une longueur de 253 pieds 4 pouces. On a acheté le bois et le fer pour la réparation de l'ouvrage endommagé par une bourrasque survenue en janvier 1913. On a placé un certain nombre de pièces de parements dans l'ouvrage, mais la somme allouée pour ces travaux était insuffisante pour leur achèvement.

Commencés le 22 août 1912, les travaux ont été poursuivis jusqu'à leur interruption le 6 février 1913.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $1,446.43.

MONCTON.

On trouve à Moncton, comté de Westmoreland, le bureau principal de l'administration du chemin de fer Intercolonial, et c'est le terminus des chemins de fer du Grand-Tronc-Pacifique et du Moncton et Bouctouche. La ville est située à la tête de la navigation sur la rivière Peticodiac. 11,333 habitants.

En 1909-10, on a construit un prolongement de 162 pieds de longueur au quai de rive en cet endroit, surnommé le vieux quai public.

En 1911-12, on a réparé le vieux quai dont la façade a 90 pieds de longueur, et ces travaux ont été poursuivis et achevés entre les 2 et 28 mai 1912, période pendant laquelle on a posé les lisses, deux échelles, une partie du revêtement et de la plateforme. En outre on a dégrossi et assujéti les défenses. On a employé dans le lestage de l'ouvrage environ 80 verges cubes de pierres.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $256.10.

EMBOUCHURE DE LA RIVIÈRE NASHWAAK.

Dragage.

La rivière Nashwaak se jette dans la rivière Saint-Jean, rive est, vis-à-vis Frédéricton, comté de York. Il s'agissait d'enlever une petite batture pour offrir en ce lieu une profondeur d'eau de 7 pieds au-dessous du niveau des basses eaux. La drague *Tanta Wanta*, de la *St. John River Construction Company*, quitta le lieu de ses opérations de dragage à Frédéricton, pour exécuter ces travaux de peu d'importance à l'embouchure de la rivière Nashwaak, lesquels, commencés le 20 juillet ont été achevés le 24 du même mois. On a enlevé un volume de 1,843·9 yards cubes de matières de la classe "B", évaluation au chaland, pour le prix de 40 cents par yard cube, évaluation au chaland.

Dépense totale, pendant l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $737.56.

NEGUAC.

Neguac, comté de Northumberland, se trouve au fond nord-est de la baie Miramichi, à 27 milles environ de Chatham.

Le quai public construit par le ministère de 1892 à 1894, est le point terminal du service journalier du bateau à vapeur sur la rivière et on y décharge les marchandises en destination des districts de Neguac, Tabusintac, etc.

Pendant l'exercice 1912-13, on a commencé en ce lieu la construction d'un bloc en encaissement qui servira de prolongement au quai de Neguac. Ce bloc aura 62 pieds de longueur et 20 pieds de largeur au sommet, et on l'a construit à une hauteur de 9 étages et il est prêt à être coulé à fond et mis en place. On a en main une certaine quantité de matériaux pour la reprise des travaux.

Les travaux ont été exécutés les 25 et 26 juin, du 17 juillet au 10 septembre et du 18 au 19 octobre.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $2,299.37.

NELSON.

Nelson est situé à 5 milles en amont de Chatham vis-à-vis de Newcastle.

Le dragage le long de la façade du quai du Moulin a consisté dans le creusage d'une aire de 505 à 540 pieds de longueur par une largeur de 10 à 30 pieds, atteignant une profondeur de 22 pieds aux basses eaux des grandes marées ordinaires. Le mouillage adjoignant le quai de lestage a été approfondi sur une longueur de 95 pieds, afin d'offrir un poste d'amarrage profond aux vaisseaux irréguliers et autres vaisseaux transportant le bois.

En face du quai du moulin, 567.73 verges cubes de lest, de gravier, de vase, et de tuf, ont été draguées, et cubées *in situ* en tenant compte de la profondeur atteinte au-dessous du plafond, et 70.2 verges cubes de matières ont été draguées le long du quai de lestage. En tout 1,221 verges cubes de matières ont été draguées et cubées au chaland.

Ces travaux ont été exécutés du 21 au 24 octobre 1912.

NEWCASTLE.

Les dragages suivants ont été exécutés dans le voisinage du quartier supérieur de la ville de Newcastle, sur la rive nord de la rivière Miramichi: une section de 280 à 300 pieds de longueur sur une largeur de 40 à 140 pieds a été creusée à une profondeur de 22 pieds à basse marée, afin d'offrir un mouillage pour les bateaux.

3,955.7 verges cubes de sable ont été draguées et cubées *in situ,* en tenant compte de la profondeur atteinte au-dessous du plafond. En outre, 6,019.05 verges cubes de matières ont été enlevées et cubées au chaland entre les 4 et 15 octobre 1912.

Une section d'environ 60 à 90 pieds de longueur par 70 pieds de largeur a été draguée à une profondeur de 9 pieds aux basses eaux ordinaires des grandes marées le long des cales des bateaux traversiers.

835.3 verges cubes de vase cubées au chaland, ont été enlevées entre les 13 et 22 mai 1912.

Le long du quai Ritchie, un banc d'une longueur de 475 pieds et de 5 à 35 pieds de largeur, atteignant la marque des courbes de niveau de 22 pieds de profondeur, a été dragué à la profondeur de 22 pieds afin de permettre aux bateaux se chargeant de bois de mouiller près du quai.

478.96 verges cubes d'argile, cubée *in situ* en tenant compte de la profondeur atteinte au-dessous du plafond, ont été draguées. En plus, 2,543.68 verges cubes de matières cubées au chaland, ont été enlevées entre les 9 et 14 octobre.

NORDIN.

Les travaux ci-dessous énumérés ont été exécutés au quai de la *Swedish Canadian Lumber Company,* sur la rive nord de la rivière Miramichi. à une distance d'environ 2 milles en aval de Newcastle: un poste d'amarrage le long de la section inférieure du quai, d'une longueur de 350 pieds et d'une largeur de 60 pieds à une profondeur de 22 pieds à basse marée, a été draguée, et en outre une section de 268 pieds de longueur et de 40 à 10 pieds de largeur à une profondeur de 16 pieds à basse marée, a été draguée le long de la partie inférieure du quai afin d'offrir un poste d'amarrage pour les bateaux d'un plus faible tirant d'eau.

3,425.9 verges cubes de vase et de gravier cubées *in situ* en tenant compte de la profondeur atteinte au-dessous du plafond, ont été draguées. En outre, 5,191.7 verges cubes de matières cubées au chaland, ont été enlevées.

Le dragueur *Hayward* a travaillé du 2 au 8 octobre et le dragueur *Invader,* le 21 novembre.

NORTH-HEAD.

A Flagg-Cove, près North-Head, dans Grand-Manan, se trouve une île qui fait partie du comté de Charlotte et est distante de 24 milles au sud de Saint-André et de 48 milles de Saint-Jean. Le quai connu sous le nom de Dickson en ce lieu a été acheté par le ministère, qui depuis l'a réparé en régie et l'a prolongé à forfait. La longueur de l'ouvrage est actuellement de 400 pieds. Les grandes marées atteignent ici 22½ pieds.

Le 28 novembre 1912, on a passé un contrat pour l'exécution du prolongement au brise-lames à Flagg-Cove, de 100 pieds de longueur au centre et de 38 pieds de largeur au sommet et lequel sera construit en encaissement de bois carré et à revêtement du côté donnant sur la mer. Vers la fin de l'exercice 1912-13, les travaux n'avaient pas encore été commencés.

ÎLE OX.

L'île Ox, se trouve du côté sud-ouest de l'île Gilbert, sur la rivière Saint-Jean, comté de Sunbury.

La drague *New Brunswick n° 1,* de la *New Brunswick Construction Company,* a enlevé près de cette île une batture de 1,910 pieds de longueur et de 75 pieds de largeur, pour offrir à la navigation une profondeur de 10 pieds au-dessous du niveau des basses eaux. Commencés le 22 juillet, les travaux ont été achevés le 9 août, et pendant cette période, on a extrait un volume de 13,823.3 verges cubes de vase, de sable et de glaise, évaluation au chaland, soit 10,367.5 verges cubes, évaluation *in situ,* au prix de 24½ cents par verge cube, évaluation *in situ.*

La dépense totale, y compris les frais d'inspection, s'est élevée pendant l'exercice révolu le 31 mars 1913, à $2,595.04.

PERRY'S-POINT.

Dragage.

Perry's-Point, comté de King, se trouve sur la rive nord de la rivière Kennebecasis.

Commencés le 2 novembre, les travaux de dragage en ce lieu ont été interrompus, à la fermeture de la navigation le 25 novembre. Ces travaux sont exécutés à forfait par la *Maritime Dredging and Construction Company,* qui s'est servi pour leur exécution des dragues *New Brunswick n° 1* et *New Brunswick n° 2,* appartenant à la *New Brunswick Construction Company*; mais la dernière drague n'a travaillé que pendant quelques jours. Ces travaux une fois achevés offriront à la navigation un chenal de 1,900 pieds de longueur environ, de 75 pieds de largeur et de 9 pieds de profondeur. Pendant la durée des opérations, on a extrait un volume de 19,758.6 verges cubes de vase, de glaise, de gravier et de sciure de bois, évaluation au chaland, pour le prix de 19½ cents par verge cube. On a enlevé en outre les restes d'un vieux quai, formant un volume d'environ 333 verges cubes, évaluation *in situ,* travaux qui ont été payés sur le pied de $26.03 par heure.

La dépense totale, y compris les frais d'inspection, pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $3,987.39.

PETITE RIVIÈRE ALDOUANE.

La petite rivière Aldouane se jette dans le bras nord-ouest du havre de Richibouctou, à environ 2 milles de Richibouctou.

Les travaux exécutés dans le cours de l'exercice 1912-13, comprennent l'élargissement à 40 pieds de la tranchée de 20 pieds pratiquée l'année précédente, sur une longueur d'environ 141 pieds.

La débâcle au printemps de 1913, ayant eu lieu plus tôt que d'habitude, les travaux n'ont pas pu être achevés, parce que ces dragages sont effectués à travers la glace.

Le but de ces travaux était d'établir un chenal à travers des coudes brusques dans la rivière, afin de permettre aux bateaux de pêche de se rendre directement au quai où les pêcheurs disposent du fruit de leur pêche.

Sur une distance d'un demi-mille à partir de son embouchure, deux tranchées ont été pratiquées dans la rivière, dont l'une de 300 pieds par 60 pieds de largeur directement en aval du quai, et l'autre de 310 pieds par une largeur de 20 à 40 pieds près de l'embouchure de la rivière. Il ne reste plus qu'environ 25 pieds de longueur de cette dernière tranchée à élargir à 40 pieds. En outre, quelque dragage devra être exécuté aux postes d'amarrage du quai.

305 verges cubes de vase ont été enlevés dans le mois d'avril 1912, et 79 verges cubes dans le mois de mars 1913.

PETITE RIVIÈRE NOIRE.

La petite rivière Noire se jette dans la rivière Noire principale à environ deux milles de l'embouchure de cette dernière qui à son tour se jette dans la baie de Miramichi, à environ 18 milles à l'est de Chatham.

Deux tranchées de 30 pieds de largeur creusés à une profondeur de 2 pieds aux basses eaux ont été pratiquées en amont du pont du chemin de fer, dont l'une de 1,700 pieds de longueur et l'autre de 550 pieds; en tout 2,250 pieds de longueur.

Des requêtes avaient été reçues pour les dragages sur trois sections de la rivière: (a) pour le prolongement de la tranchée actuellement en amont du pont, sur une longueur de 650 pieds; (b) pour la dragage d'une section en aval du pont à une profondeur de 5 pieds aux basses eaux, sur une distance de 900 pieds y compris un bassin de 100 pieds par 80 pieds relativement au quai projeté; en outre, une tranchée de 30 pieds de largeur sur une longueur de 500 pieds à travers un coude brusque dans le chenal; (c) pour l'exécution d'une tranchée de 1,300 pieds de longueur et de 30 pieds de largeur à une profondeur de 5 pieds aux basses eaux, dans le but d'éviter une partie tortueuse du chenal, à environ 3,000 pieds en aval du pont.

10,112 verges cubes de vase cubées au chaland, ont été enlevées du 7 septembre au 23 novembre.

PETITE-LAMÈQUE.

Petite-Lamèque, comté de Gloucester, est le nom d'une colonie de pêcheurs sur l'île Shippigan, à environ 4 milles au nord-est de Lamèque par la voie de terre. La valeur des pêcheries de morue et de homard en ce lieu, est annuellement de $25,000 environ.

Le 30 avril 1912, on passa un marché avec M. H. C. Beresford pour l'exécution d'une petit quai à Petite-Lamèque, pour le prix de $24,890. La longueur de ce quai sera de 1,495 pieds.

On n'avait pas encore commencé les travaux à la fin de l'exercice, mais l'entrepreneur se préparait à faire transporter les matériaux à pied d'œuvre au printemps de 1913.

PETIT-ROCHER.

Petit-Rocher, comté de Gloucester, est une colonie de pêcheurs et d'agriculteurs, située sur la côte sud-ouest de la baie des Chaleurs, à 12 milles au nord-ouest de Bathurst. Entre 1905 et 1908, on a construit un môle ou brise-lames en ce lieu.

Pendant l'exercice 1912-13, on a construit un bloc en encaissement de 40 pieds de longueur, de 10 pieds de largeur, de 13 pieds de hauteur à l'extrémité intérieure du tronçon en encaissement du brise-lames, pour remplacer la partie extérieure du talus en pierres primitif qui avait été souvent endommagé et ouvert presque de part en part par les tempêtes. On a revêtu au moyen de madriers de 6 pouces en bois brun, la partie extérieure du bloc. En outre, on a construit un bloc de 9 pieds de longueur, de 10 pieds de largeur et de 3 pieds de hauteur, pour remplir une cavité que l'affouil-

lement avait produite en dessous de l'extrémité intérieure du vieil ouvrage en encaissement.

On a nivelé la chaussée qui conduit au chemin public à partir du brise-lames, sur une longueur de 20 pieds. Cette chaussée a une longueur d'environ 2,400 pieds et une largeur de 33 pieds. On l'a fossoyée de chaque côté et clôturée. On a employé dans le clôturage 237 poles anglaise de fils de fer. On a posé une couche de gravier sur la chaussée. On a fait sauter une chaîne de rochers qui se trouvait du côté intérieur du brise-lames et enlevé de grandes pierres sur la grève pour offrir un lieu de débarquement plus facile aux bateaux de pêche. On a réparé le pont qu'on trouve sur le vieux chemin qui mène au rivage. Ce pont a une travée de 12 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur et on en a renouvelé le tablier et les longerons.

Les travaux ont été exécutés entre le 4 juillet et le 8 août, du 21 août au 7 septembre et entre les 23 et 26 novembre.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $1,518.86.

POINTE-DU-CHÊNE.

Pointe-du-Chêne, comté de Westmoreland, se trouve sur la rive sud-est du havre de Shédiac. C'est le terminus d'un embranchement du chemin de fer Intercolonial. Pendant l'été, le vapeur *Empress* fait le service régulier entre cette localité et la ville de Summerside, île du Prince-Edouard.

Pendant l'exercice 1912-13, on a repris l'exécution d'un mur de soutènement, commencé à la fin de l'exercice dernier. La longueur de ce mur est de 258 pieds, et il se compose de maîtres-pilots soutenus par des pilots enfoncés à une distance de 6 pieds en arrière, et par des moises et des entretoises sur leurs faces extérieures. L'ouvrage part du brise-lames extérieur et s'avance en arrière et le long du quai du lest pour empêcher le lest d'être entraîné par les eaux dans le dock.

Ces travaux ont été exécutés le 10 avril, du 21 avril au 16 mai et du 10 juillet au 21 août, période pendant laquelle on a enfoncé 481 pilots et posé les moises et les entretoises.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $997.81.

POINTE-SAPIN.

Pointe-Sapin, comté de Kent, est une colonie de pêcheurs et d'agriculteurs, de 300 habitants, située sur la rive du détroit de Northumberland à 8 milles environ au sud de l'entrée de la baie Miramichi. Le district se trouve à 34 milles environ par la voie de terre du chemin de fer le plus rapprochée, et conséquemment dépend de la voie de l'eau pour le transport. Il n'est aucunement protégé et n'offre pas de facilités pour charger et décharger les marchandises. La valeur des pêcheries à Pointe-Sapin, est de $20,000 à $30,000 environ annuellement.

Le 17 août 1911, on a passé un marché avec M. Warren Taylor, le chargeant de la construction d'un môle ou brise-lames à Pointe-Sapin. Prix au contrat, $16,890.

Les travaux ont été commencés le 20 mai 1912 et le brise-lames a été achevé le 10 décembre. L'ouvrage consiste dans un abord dont un tronçon de 200½ pieds a une largeur de 15¾ pieds; dans un avant-bloc ou 1 de 146 pieds de longueur et de 25½ pieds de largeur. Ces mesures ont été prises au niveau du tablier. Il a été construit en encaissement à parements jointifs de bois carré et pourvu d'un parapet en béton armé, établi le long de sa face extérieure et à son extrémité est et dont la hauteur totale est de 12 pieds, atteignant 5 pieds d'élévation au-dessus du niveau du tablier.

Pour le prix supplémentaire de $2,730, on a prolongé l'abord de 100 pieds, longueur comprise dans les mesures ci-dessus, afin d'offrir un plus grand espace de mouillage du côté intérieur de l'avant-bloc et une quantité d'eau de 11½ pieds plus grande.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $15,751.50.

QUACO.

Saint-Martin ou Quaco, tel qu'on désigne indifféremment ce village, est situé à 32 milles à l'est de Saint-Jean. C'est le point terminal d'une ligne secondaire de chemin de fer, et plusieurs scieries y ont été établies. Afin de mettre en sûreté plusieurs vaisseaux, à basse mer, on a construit, en dedans de la marque des basses eaux et de chaque côté de la sortie d'une petite rivière au courant modéré, une jetée en encaissement à parements jointifs. La jetée établie du côté est à 554 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, et il atteint une profondeur d'eau de 33½ pieds à haute mer. La jetée ouest a 302 pieds de longueur et 20 pieds de largeur au couronnement, avec talus de 1 dans 1. Les grandes marées sont à 30 pieds et laissent l'ouvrage à sec aux deux tiers du jusant, s'en éloignant d'un quart de mille à basse mer.

Pendant 1912-13, on a renouvelé le revêtement sur le côté vers la mer et à l'extrémité extérieure du brise-lames ouest; on a posé de nouvelles défenses, des bornes d'amarrage et des échelles sur le côté vers l'intérieur, et renouvelé la plus grande partie des lisses. On a renouvelé le revêtement de la jetée est sur une hauteur d'environ 10 pieds et quelques défenses. On a renouvelé la partie de l'ouvrage endommagée par une forte tempête survenue en janvier 1913. Les grosses mers avaient emporté une grande partie du revêtement en même temps que les pièces de parements et une partie du lest sur une longueur de 60 pieds le long du brise-lames ouest et une partie de la plate-forme du brise-lames est.

Commencés le 15 juillet 1912, les travaux ont été poursuivis par intervalles jusqu'à leur achèvement le 20 mars 1913.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $3,396.03.

RAVIN SAINT-LOUIS.

Le ravin Saint-Louis est situé à environ 7 milles au nord de Richibucto.

Les travaux exécutés pendant l'exercice 1912-13, ont consisté dans le dragage d'une tranchée de 1,200 pieds de longueur à travers les basses du ravin. La tranchée a une largeur de 40 pieds, atteignant une profondeur de 3 pieds aux basses eaux, ou de 7 pieds aux hautes eaux des grandes marées ordinaires. Le but de ce dragage était d'améliorer le chenal du ravin Saint-Louis ou rivière Kouchibouguacis qui fait un détour subit vers le nord à l'intérieur et traverse ensuite une grande lagune, par un cours tortueux. Le but est aussi d'établir un développement droit, du ravin à la rivière proprement dite.

Quand elle sera achevée, la tranchée aura 4,000 pieds de longueur et 40 pieds de largeur, atteignant une profondeur de 3 pieds aux basses eaux.

4,878 verges cubes de vase cubées au chaland, ont été enlevées du 8 août au 3 octobre 1912.

REXTON.

Rexton, comté de Kent, se trouve sur la rivière Richibouctou, à 3 milles en amont de Richibouctou.

Le quai public construit en 1891-92 avait 199 pieds de longueur 35 pieds de largeur. En 1910, on l'a prolongé en construisant un avant-bloc de 53 x 51 pieds. Un chemin d'accès relie ce quai de rive au pont-route de Rexton. On a tenu en bon état depuis cette date le vieux tronçon du quai.

Des travaux ont été exécutés en ce lieu entre le 28 juin et le 30 septembre 1912, et pendant cette période on a reconstruit un tronçon de 82 pieds de longueur du quai à partir du niveau des basses eaux, au moyen de longerons disposés en encaissement, d'une plate-forme et de lisses, et réparé la plate-forme du chemin d'accès à partir du pont-route.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $1,447.50.

Les travaux exécutés au cours de l'exercice 1912-13, ont consisté dans le dragage d'un chenal de 3,600 pieds de longueur et de 150 à 200 pieds de largeur, atteignant une profondeur de 13½ pieds à 16½ pieds aux basses eaux ordinaires des grandes marées, à travers la barre située en avant de l'entrée du havre. Le but de ce dragage était d'améliorer le chenal formé par l'action du courant de la rivière à travers des bancs de sable considérables; d'établir une profondeur de 15 pieds aux basses eaux et de 19 pieds aux hautes grandes marées ordinaires, là où précédemment il n'y avait qu'environ 8 à 11 pieds de profondeur à basse marée, et de permettre aux vaisseaux d'embarquer des cargaisons entières de bois de commerce à l'intérieur du havre.

85,870 verges cubes de sable cubées au chaland, ont été enlevées du 3 juillet au 6 août et du 12 août au 19 octobre.

L'entrée du havre de Richibouctou se trouve dans le détroit de Northumberland à mi-chemin entre la baie Miramichi et Shédiac.

RICHIBOUCTOU.

Richibouctou, chef-lieu du comté de Kent, est le terminus du chemin de fer Kent-Nord. 612 habitants. En 1908-09, la municipalité de Richibouctou a fait l'aquisition du quai de rive en ce lieu.

Le 26 mai 1911, on passa un marché avec M. Thos. O. Murray, le chargeant de l'exécution d'un abord courbé pour servir à l'établissement d'une voie de service de chargement, à l'angle que fait l'abord et l'avant-bloc du quai public, et du prolongement de l'avant-bloc; de plus, du creusement des fondations pour le prolongement à 14 pieds de profondeur d'eau au-dessous des basses eaux des grandes marées ordinaires, et du creusement du poste d'amarrage devant le prolongement. Prix au contrat, $17,000.

On commença l'exécution des travaux le 27 mai, et le 14 octobre 1911, quand on interrompit les travaux pour la saison, l'abord avait été achevé à l'exception de la pose des défenses, de la construction de l'étage supérieur et l'empierrement au sommet. Un crib de 154 pieds de longueur du prolongement avait été construit à une hauteur de 8½ étages et on avait achevé environ les ⅘ du dragage. On reprit les travaux le 22 avril 1912, et on les acheva le 28 novembre.

La longueur de l'abord est de 271.8 pieds et sa largeur est de 25 pieds, excepté aux extrémités qui se terminent en pointe près du vieil ouvrage. La longueur du prolongement est de 204 pieds et sa largeur de 40.2 pieds. Tout l'ouvrage est construit en encaissement de bois rond et recouvert d'une couche de pierres et de gravier, et le prolongement est revêtu à sa partie supérieure sur une hauteur de 10 pieds au moyen de madriers en bois brun. Un espace vide de forme triangulaire entre l'abord et le vieux quai est rempli de vieilles traverses de chemin de fer et de pierres recouvertes d'une couche de gravier.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $11,121.99, y compris la somme de $416.25 pour l'inspection, et la somme supplémentaire de $535.74, pour la construction d'un ouvrage en encaissement rendue nécessaire par un affaissement qui s'était produit et qui n'avait pas été prévu lors de la passation du contrat.

Pendant l'exercice 1912-13, on a aussi exécuté des travaux en régie à l'endroit du vieux quai public. On a construit la charpente d'un mouton, et enfoncé 107 pilots pour achever le pilotage jointif du vieux massif de tête commencé en 1910 et établi contre les faces extérieures. On a employé 567 yards cubes de gravier pour niveler l'intérieur du quai. On a posé environ 560 pieds courants de pièces, de lisses sur le massif de tête et l'abord, fixé 6 boucles d'amarrage dans les lisses et enduit ces dernières d'une couche de *carbolineum.*

Les travaux ont été exécutés entre le 12 et le 22 août, les 3 et 24 septembre, les 14 et 23 octobre et les 4, 8, 11, 15, 19 et 23 novembre.

La dépense pour les travaux en régie s'est élevée à $1,167.44.

La dépense totale pour l'exercice s'est élevée à $12,289.43.

PLAGES DE RICHIBOUCTOU.

La rivière Richibouctou se jette dans le détroit de Northumberland à 3 milles au-dessus de la ville de Richibouctou à environ 26 milles au-dessus de la baie de Miramichi et à 40 milles au nord de Shédiac.

C'est en 1873 qu'on a commencé l'exécution de l'ouvrage de protection de la plage de chaque côté de l'entrée et pour augmenter la profondeur au-dessus de la barre à l'extérieur au moyen de l'affouillement. Le 5 mai 1911, on a passé un marché avec M. Thos. C. Charleson, le chargeant de la construction d'un prolongement de 240 pieds de longueur du brise-lames établi sur la plage de Richibouctou-Nord. Prix au contrat, $20,895. Les travaux consistent dans la pose d'un clayonnage assujéti au moyen de pilots et recouvert par une assise de pierres de 12 pieds de largeur au sommet et à talus de 2 dans 1 de chaque côté.

Les travaux ont été commencés vers le 1er juin et interrompus pour la saison le 27 octobre 1911, et durant cette période on a exécuté le clayonnage d'aval sur toute la longueur de l'ouvrage, le clayonnage d'amont et le massif-central en pierres sur la moitié de la longueur, et l'assise extérieure ou talus en pierres sur environ 15 pieds d'un côté.

Les travaux ont été repris le 14 mai 1912 et achevés le 23 octobre.

Le 11 décembre 1911, on a passé un marché avec M. Thos. P. Charleson, le chargeant de l'exécution d'un brise-lames et d'un mur de soutènement sur la plage sud de Richibouctou. Prix au contrat $11,895.

L'ouvrage consistera en un mur de garde ou parapet de 300 pieds de longueur, se composant de pieux avec remplage de fascines et de pierres, et en un brise-lames de 300 pieds de longueur, dont le premier tronçon de 250 pieds de longueur sera en pilotis chargé de fascines et de pierres, et dont le tronçon extérieur de 50 pieds de longueur sera semblable au brise-lames établi à l'endroit de la plage nord.

Les travaux ont été commencés le 6 mai 1912 et interrompus pour la saison le 24 octobre, période pendant laquelle on a achevé l'exécution du mur de garde et le tronçon en pilotis du brise-lames. En outre, on a enfoncé les pieux et exécuté le clayonnage d'aval de la section extérieure et employé 80 yards cubes de pierres dans le chargement du clayonnage.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $18,328.95, et sur cette somme on a dépensé $12,364.51, pour l'exécution du brise-lames nord et $5,799 pour celle du brise-lames sud, y compris les frais d'inspection, et en outre une somme supplémentaire de $1,393.51 pour l'achat des matériaux nécessités dans la construction du brise-lames nord, par l'affouillement qui s'était produit après la passation du contrat. Une autre somme de $165.44 est aussi comprise dans cet état de compte, laquelle on a employée pour la construction d'un bâtiment de 15 x 20 pieds sur la plage sud et qui a servi de bureau et de logement pour l'inspecteur.

CAP-RICHIBOUCTOU.

Cap-Richibouctou, comté de Kent, se trouve à 6 milles au sud-ouest de l'entrée du havre de Richibouctou, et à 5½ milles au nord de la rivière Chockfish. La distance de Richibouctou à l'Ile-du-Prince-Edouard est de 14½ milles. Les habitants de Cap-Richibouctou, (village de Richibouctou à 2 milles dans l'intérieur), au nombre de 1,000 environ, y compris les habitants d'alentour, s'occupent à la pêche et à l'agriculture.

Entre le 1er et le 6 avril, entre le 28 mai et le 8 janvier, et entre le 4 et le 19 mars, on a poursuivi l'exécution d'un brise-lames en 1908.

Pour achever l'avant-bloc ou L, on a coulé à fond et mis en place et construit jusqu'au niveau de la mi-marée deux cribs de 32 pieds de largeur au plafond et de 100 pieds de longueur réunis, et pour niveler l'ouvrage on a posé les pièces de bois supplémentaires sur le tronçon de 128 pieds de longueur construit en 1911. En outre,

on a construit et amené à une élévation de 3 pieds près du sommet un caisson de 86 pieds de longueur, de 25 pieds de largeur au fond et de 20 pieds de largeur au sommet. Cet ouvrage sert de prolongement à l'abord construit en 1908 et 1909, et on a construit un second caisson de la même largeur et de 85 pieds de longueur, qu'on a achevé jusqu'à environ 6 pieds près du sommet pour constituer un autre prolongement. Ce caisson a été emporté par une tempête et échoué sur un banc de sable; mais on a pu le faire flotter au moyen de barils vides et d'un chaland et le couler à fond en place.

Pour achever l'ouvrage, il reste à construire un crib de 55 x 30 pieds pour relier l'extrémité de l'abord à l'avant-bloc. On a acheté et mis en œuvre pendant la saison environ 359,000 pieds m.p. de bois rond et de bois scié, 11,983 pieds courants de rondins de lest, et 1,100 yards cubes de lest; on a extrait d'une carrière environ 285 yards cubes de pierres de lest et acheté 13 tonnes de chevilles de fer et une certaine quantité de bois de charpente, matériaux qu'on a en main actuellement, qui serviront pour les autres travaux qui restent à exécuter.

La dépense pour l'exercice 1912-13 s'est élevée à $10.

RIVIÈRE DU SAUMON SUPÉRIEURE.

La rivière du Saumon supérieure, aussi appelée Alma, se jette dans la baie de Fundy, rive nord, à 5 milles de la baie du Rocher et à 2 milles de Herring-Cove. On expédie annuellement de ce lieu environ 5,000,000 pieds de bois manufacturé. Le ministère a construit sur la rive ouest de la rivière à son embouchure trois jetées de 180, 240 et 104 pieds de longueur respectivement et de 30 pieds de largeur au couronnement, toutes trois disposées en continuité.

Pendant 1912-13, on a construit à forfait une jetée sur la rive est de la rivière. Cet ouvrage consiste en un encaissement de bois rond de 150 pieds de longueur, de 19 pieds de largeur au sommet et à revêtement sur chaque côté et à son extrémité extérieure, et on l'a chargé de pierres et recouvert. L'exécution de cet ouvrage a eu l'effet qu'on en attendait de produire des contre-courants lesquels ont détruit la barre en train d'obstruer le chenal.

Commencés le 13 septembre 1912, les travaux ont été poursuivis sans interruption jusqu'à leur achèvement le 30 novembre 1912.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $5,587.

RIVIÈRE NOIRE.

La rivière Noire est un petit cours d'eau qui se jette dans le havre de Bouctouche, à 1 mille au nord de Boutouche.

Durant les mois de février et mars 1913, la tranchée de 10 pieds de largeur pratiquée en mars 1912, a été élargie à 20 pieds sur une longueur de 470 pieds, et prolongée de 200 pieds sur une largeur de 12 pieds.

La profondeur atteinte a été de 4 pieds au-dessous du niveau des basses eaux des grandes marées ordinaires.

Ces dragages sont exécutés dans le but de permettre aux bateaux d'atteindre le quai à toute les phases de la marée et d'offrir toutes les facilités d'accès aux bateaux de pêche de l'éperlan dans la rivière.

Les dragages exécutés en ce lieu ont consisté dans l'ouverture d'un chenal de 4 pieds de profondeur aux basses eaux ou de 8 pieds au-dessous du niveau des hautes eaux des grandes marées ordinaires, au moyen d'une tranchée de 970 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, élargie à 40 pieds devant et près du quai sur une longueur de 185 pieds. Il reste à élargir la tranchée de 20 pieds sur une longueur de 310 pieds.

On a enlevé environ 630 verges cubes, cubés au chaland, de vase noir et de coquillages.

Les travaux ont été exécutés à la journée, et deux bateaux dragueurs ont travaillé en ce lieu du 19 février au 15 mars.

Dépense, $446.10.

RIVIÈRE RISTIGOUCHE.

Ces travaux ont été exécutés dans le comté de Bonaventure, sur la rive nord de la rivière Ristigouche, vis-à-vis de Caumjbellton, et ont consisté lans le dragage de postes d'amarrage le long de la face extérieure du quai.

Une tranchée de 525 pieds de longueur et de 100 pieds de largeur a été pratiquée à une profondeur de 18 à 22 pieds aux basses eaux des grandes marées ordinaires, et le long de la face intérieure du quai, une tranchée d'environ 225 pieds de longueur et de 60 pieds de largeur a été pratiquée à une profondeur de 17 pieds à basse marée; une section d'environ 100 pieds carrés à l'extrémité du quai, a été approfondie à 15 pieds de profondeur, afin de donner accès au poste d'amarrage du côté intérieur du quai. Antérieurement, les profondeurs variaient de 15 à 22 pieds, d'environ 7 pieds et de 4 à 10 pieds. Les grandes marées marnent de 10 pieds.

30,460 verges cubes de matières cubées au chaland, ont été enlevées par la *St. Lawrence* (drague n° 2), du 4 au 12 juin, du 2 au 3 juillet, du 9 juillet au 10 août, et du 7 au 19 octobre.

RIVIÈRE SAINTE-CROIX.

En 1911, on fit des arrangements avec le gouvernement des Etats-Unis, par lesquels le ministère des Travaux publics convint de contribuer 10 pour 100 du coût du creusement d'un chenal dans la rivière Sainte-Croix qui sert en partie de ligne de démarcation entre le Nouveau-Brunswick et le Maine. L'évaluation du volume à extraire se monte à 443,835 yards cubes.

Le 9 février 1912, le gouvernement des Etats-Unis passa un marché avec la *Bay State Dredging Company,* de Boston, Mass., chargeant cette compagnie du creusement de la première partie de l'ouvrage, à savoir l'extraction d'un volume de 226,920 yards cubes, laquelle consiste dans le ménagement d'un chenal de 12 pieds de profondeur au minimum, au-dessous du niveau moyen des basses eaux et d'une largeur moyenne de 200 pieds, entre Hill's-Point et le quai d'aval des bateaux à vapeur, une distance d'environ 2 milles; et de 9 pieds de profondeur au minimum, avec une largeur moyenne de 150 pieds, au-dessus du quai d'aval des bateaux à vapeur, sur un développement de 1¾ mille.

Pendant 1912-13, la drague *N° 4,* de la *Bay State Dredging Company,* enleva 127,879 verges cubes, évaluation au chaland, de sciure de bois, glaise, déchet du bois de sciage, bois fondrier, gravier et vase.

10 pour 100 de 127,879 verges cubes à 32½ cents=$4,156.07.

Commencés le 17 mars 1912, les travaux furent interrompus le 7 décembre 1912.

RIVIÈRE SAINT-JEAN ET SES AFFLUENTS.

Enlèvement du bois fondrier.

Le 1er octobre, on a commencé de débarrasser la rivière Saint-Jean et ses affluents, entre Saint-Jean et Frédéricton, de tout le bois fondrier et autres obstacles qui offraient du danger à la navigation en ce lieu, travaux qui ont été achevés le 29 octobre. On a enlevé environ 262 grumes, lesquelles on a soit débitées et brûlées, soit transportées sur le rivage au-dessus de la marque des hautes eaux.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $838.50.

RIVIÈRE NASHWAAK.

Le 17 janvier 1913, on a commencé le levé hydrographique de la rivière Nashwaak, relativement aux dragages requis en ce lieu; mais vu la crue subite des eaux, ce levé a été interrompu le 12 février.

La dépense totale, pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $260.24.

NAVIGATION MARITIME, RIVIÈRE SAINT-JEAN ET SES AFFLUENTS.

Fredericton.

Le 26 août 1912, les entrepreneurs, Chas. et Robt. Forbes, ont commencé l'exécution d'un quai des hautes eaux en encaissement à Fredericton On a construit trois cribs de ce quai, dont l'un a été immergé en place et chargé de pierres. On a dragué l'emplacement de ces caissons et excavé la partie supérieure de l'emplacement de l'ouvrage. En outre, on a démoli le vieux quai des basses eaux.

Vu la hauteur extraordinaire du niveau de la rivière à Frédéricton cette saison, on n'a pu travailler en ce lieu que très peu de temps après septembre. Les travaux ont été suspendus le 21 décembre 1912.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $10,088.65.

RIVIÈRE SAINT-JEAN SUPÉRIEURE SES AFFLUENTS.

Lac Baker.

On a achevé la construction du quai commencé en ce lieu l'an dernier, à l'exception de l'établissement d'environ la moitié de la plate-forme. Cet ouvrage a été pourvu d'un avant-massif ou musoir de 20 pieds de largeur et de près de 120 pieds de longueur; l'abord a 8 pieds de largeur et près de 40 pieds de longueur.

Commencés le 30 août, les travaux ont été suspendus le 18 septembre 1912.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $550.64.

Chappman's-Farm, petite rivière Sisson.

On a construit en ce lieu un brise-lames en bois qu'on a chargé de grosses pierres; sa longueur est de 160 pieds, sa largeur de 18 pieds à l'extrémité d'aval et sa hauteur de 5½ pieds.

Commencés le 14 septembre 1912, les travaux ont été achevés le 27 du même mois.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $250.55.

Edmundston, chez Fred. Lajoie.

On a employé environ quarante cordes de pierres pour charger le brise-lames construit en ce lieu l'an dernier.

Commencés le 17 septembre, les travaux ont été achevés le 16 octobre 1912.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevé à $300.

Rapides Muniac.

On a fait sauter en ce lieu trente-quatre blocs erratiques, cubant environ 45 yards.

Commencés le 26 septembre, les travaux ont été achevés le 12 octobre 1912.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $105.80.

Petite rivière Rocheuse.

On a enlevé les obstacles qui obstruaient ce cours d'eau, sur un développement de 5½ milles. On a réparé, en y établissant de nouveaux piliers, l'évacuateur en ce lieu, dont la longueur est de 183 pieds, la largeur de 7 pieds et la hauteur de 5 pieds.

Commencés le 2 décembre 1912, les travaux ont été suspendus le 12 du même mois, pour être repris le 9 mars 1913, et achevés le 12 du même mois.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $100.51.

PETITE RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

On a débarrassé le chenal de cette rivière sur un développement de 5 milles. On a fait sauter dix-huit blocs erratiques, de 3 à 4 pieds de diamètre.

Commencés le 11 novembre 1912, les travaux ont été achevés le 30 du même mois.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $149.75.

PETITE RIVIÈRE SISSON.

On a débarrassé le chenal de cette rivière sur un développement d'environ un mille, travaux qui ont consisté dans l'enlèvement de 250 roches erratiques, et sur ce nombre, on en a fait sauter 60, cubant 42 yards.

Commencés le 23 septembre, les travaux ont été achevés le 18 octobre 1912.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $199.65.

RIVIÈRE DES IROQUOIS.

On a creusé le chenal de cette rivière, dans la paroisse de Saint-Jacques, à une profondeur de 3 pieds, sur une longueur de 180 pieds et une largeur de 14 pieds, et on a construit en ce lieu un brise-lames en bois, de 92 pieds de longueur, 12 pieds de largeur et 4 pieds de hauteur, lequel on a chargé de grosses pierres.

Commencés le 23 septembre, les travaux ont été achevés le 5 octobre 1912.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $176.09.

RIVIÈRE DES IROQUOIS, PAROISSE DE MADAWASKA.

On a débarrassé le chenal de cette rivière sur un développement d'environ 1 mille. On a enlevé quarante blocs erratiques, et sur ce nombre on en a fait sauter quinze, cubant environ 50 verges.

Commencés le 24 juillet, les travaux ont été achevés le 17 août 1912.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $143.95.

RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

On a creusé l'un des chenaux de cette rivière sur une longueur de 40 perches, et débarrassé une autre partie de la rivière des obstacles qui l'obstruaient, sur un développement de 6 milles.

On a fait sauter, au lac de la Croix, douze blocs erratiques de 2½ à 5 pieds de diamètre.

Commencés le 17 juillet 1912, les travaux ont été achevés le 25 du même mois.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $100.01.

RIVIÈRE SIEGAS.

On a débarrassé le chenal de cette rivière sur un développement d'environ 13 milles, et on a pratiqué en ce lieu deux nouvelles tranchées, dont l'une de 10 perches de longueur, de 10 pieds de largeur et de 4 pieds de profondeur, à 3 milles de l'embouchure de la rivière; et dont l'autre, de 5 perches de longueur, de 8 pieds de largeur et de 3 pieds de profondeur, à 3½ milles de son embouchure.

Commencés le 11 novembre, les travaux ont été achevés le 7 décembre 1912.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $150.

RIVIÈRE TOBIQUE.

On a construit dans la paroisse de Lorne un brise-lames en bois, de 240 pieds de longueur, de 8 à 24 pieds de largeur, et de 5 pieds de hauteur, lequel on a chargé de pierres.

Commencés le 19 août, les travaux ont été achevés le 16 septembre 1912.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $491.76.

On a construit dans la paroisse de Gordon un brise-lames en bois, de 90 pieds de longueur, de 17 pieds de largeur et de 6 pieds de hauteur, lequel on a chargé de pierres.

Commencés le 20 septembre, les travaux ont été achevés le 11 octobre 1912.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $385.90.

RIVIÈRE TOBIQUE, RUISSEAU RILEY.

On a construit en ce lieu un brise-lames de 145 pieds de longueur, de 7 pieds de largeur à l'extrémité d'amont, de 20 pieds de largeur à l'extrémité d'aval, et de 6 pieds de hauteur, lequel on a chargé de pierres.

Commencés le 21 août 1912, les travaux ont été achevés le 13 septembre 1912.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $301.60.

RIVIÈRE VERTE AU-DESSOUS DES CHUTES EMERSON.

On a pratiqué en ce lieu un chemin de halage sur une longueur de 22 perches, et enlevé des roches erratiques et autres obstacles du chenal de la rivière sur un développement de 11 milles. On a fait sauter trente-quatre blocs erratiques, de 3 à 6 pieds de diamètre.

Commencés le 23 juillet, les travaux ont été achevés le 30 du même mois.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $146.53.

RIVIÈRE VERTE, AU-DESSUS DES CHUTES EMERSON.

On a débarrassé le chenal de la rivière en ce lieu de roches erratiques et autres obstacles, sur un développement de 18 milles environ. On a fait sauter quinze blocs erratiques, de 4 à 6 pieds de diamètre.

Commencés le 15 juillet 1912, les travaux ont été achevés le 27 du même mois.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $150.

BRAS DE LA RIVIÈRE VERTE, SUR LA DROITE.

On a débarrassé le chenal de cette rivière sur un développement d'environ 3 milles. On a fait sauter onze rochers erratiques, cubant environ 30 verges.

Commencés le 11 septembre 1912, les travaux ont été achevés le 16 du même mois.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $99.90.

TILLEY-RIPS.

On a fait sauter en ce lieu un certain nombre de roches erratiques, cubant environ 65 yards.

Commencés le 10 septembre, les travaux ont été achevés le 8 octobre 1912.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $199.21.

La dépense totale encourue pour les travaux exécutés sur la rivière Saint-Jean supérieure et ses affluents, pendant l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $5,438.18.

RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

La rivière Saint-Louis ou Kouchibouguacis se jette dans le golfe Saint-Laurent, à 7 milles au nord de Richiboutou. Deux mille habitants environ sont établis sur ses rives.

On retire de la rivière pour le transporter sur le terrain en culture environnant du limon des bancs de molusques, et comme le développement d'amont qui était autrefois navigable sur une étendue de 2½ milles, s'était ensablé, et que cet ensablement empêchait le passage des chalands et ruinait la pêche dans la rivière, on a fait des opérations de dragage en ce lieu pendant les trois années précédentes pour pratiquer une tranchée de 40 pieds de largeur environ, et l'on a établi des épis au bord de la rivière pour diriger le courant vers le nouveau chenal.

Entre le 2 octobre et le 25 novembre 1912, on a pratiqué une tranchée de 890 pieds de longueur, de 40 pieds de largeur et de 2 à 2½ pieds de profondeur et construit une levée à travers l'entrée d'un faux chenal près de l'extrémité supérieure de la tranchée. Cette levée a une longueur de 131 pieds, une largeur de 7½ à 10 pieds et elle a été construite en bois à une hauteur de 10 étages dans les parties les plus basses de l'entrée, et on l'a chargée de fascines, de pierres et de matières draguées. En outre, on a construit une seconde levée de 75 pieds de longueur, de 10 pieds de largeur et de 3 pieds de hauteur.

On avait loué pour ces travaux une petite drague à raison de $13 par jour.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $898.54.

SACKVILLE.

Sackville, comté de Westmoreland, est une ville florissante de 1,380 habitants, et une station du chemin de fer Intercolonial, à son point de raccordement avec le chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard. Sackville se trouve sur la rivière Tantramar, près du fond de la baie Cumberland.

Le 6 avril, on a passé un marché avec MM. O. et W. Downey, le chargeant de la construction d'un quai de rive à Sackville. Prix au contrat, $30,643.

Les travaux ont été commencés le 10 mai, et quand ils ont été interrompus le 9 novembre 1911, la culée avait été construite et était prête à recevoir sa plate-forme. Le petit bloc de l'abord avait été achevé aux deux tiers de sa hauteur et le corps principal du quai avait été construit à la hauteur de 29 étages sur toute la longueur de la face extérieure et à trois étages plus haut sur une longueur de 330 pieds, et d'un étage plus haut sur un tronçon de 80 pieds; les deux plate-formes inférieures du lest avaient été posées et la plate-forme supérieure du lest sur une longueur de 230 pieds.

Les travaux ont été repris le 1er mai 1912 et achevé le 10 septembre. L'ouvrage comprend un abord ou bloc de culée de 151 x 21·1 pieds; une travée de 20 x 20 pieds; une bloc de 21·5 pieds de longueur sur 20 de largeur construit en encaissement de bois rond; une travée de 16½ pieds de longueur et le corps principal du quai de 350·9 pieds de longueur et de 39·9 à 40·9 pieds de largeur construit en encaissement à parements jointifs de bois carré aux extrémités et aux côtés extérieurs; un poste d'amarrage de 400 x 51 pieds aménagé contre la face extérieure ,lequel a été en partie excavé rage de 400 x 51 pieds aménagé contre la face extérieure, lequel a été en partie excavé sement de 50 x 12 pieds établis à ses extrémités; de plus, un poste d'amarrage de 200 x 30 pieds ménagé par excavation du côté intérieur du quai. Le sommet des ouvrages du poste extérieur se trouve à 29 pieds au-dessous du niveau de la plate-forme du quai, et le sommet du poste d'amarrage intérieur à 18 pieds au-dessous.

Entre le 14 octobre et le 14 décembre 1912, on a exécuté un chemin d'accès au quai, de 960 pieds de longueur. On s'est servi des matières extraites des fossés pratiqués de chaque côté du chemin pour une partie de sa construction et l'aménagement de sa plate-forme, et on a aussi posé sur la plate-forme du chemin une couche de

glaise d'un pied d'épaisseur, laquelle on avait extraite de la berge; et pour son nivellement on a employé environ 2 charges d'un wagon de cendres. En outre, on a construit deux ponceaux en bois.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $14,292.03, et sur cette somme on a dépensé $13,197.12 pour l'exécution des travaux à forfait, y compris les frais d'inspection, et $741.26 pour la construction du chemin.

SAINT-GEORGES.

Saint-Georges, ville située au point extrême du refoulement de la marée sur la rivière Maguavic, est surtout connu pour son commerce de bois de pulpe et pour les établissements considérables que l'on y a fondés pour le traitement du galet rouge extrait des environs. Le pulpe fabriqué en ce lieu et le bois de commerce sont expédiés par la voie de l'eau. Saint-Georges compte 1,629 habitants environ. Les grandes marées atteignent ici 23½ pieds.

Le 20 août 1912, on passa un marché avec la *Maritime Dredging and Construction Company,* pour l'enlèvement d'un volume de 46,280 yards cubes, évaluation au chaland, de matière de la classe "B". Les travaux consisteront dans l'élargissement et l'approfondissement du chenal d'accès au quai public pour y permettre le passage de la navigation côtière.

Pendant 1912-13, on a dragué une partie du chenal sur une longueur de 2,250 pieds et une largeur de 75 pieds à une profondeur de 8 pieds à basse mer, à l'exception de deux espaces de 100 x 50 pieds et de 200 x 20 pieds respectivement, où l'on a atteint une profondeur approximative de 7 pieds.

Le *Beacon-Bar,* de la *Maritime Dredging and Construction Co.,* a enlevé un volume de 46,285·7 yards cubes, évaluation au chaland, de découpures, vase, sable, sciure de bois, croûtes et gravier.

Commencés le 28 août 1912, les travaux ont été achevés le 16 novembre 1912.

SAINT-JEAN (HAVRE).

FORT DUFFERIN.

La jetée en ce lieu est située sur le côté ouest de l'entrée du havre; elle a 962 pieds de long, de 7 à 14 pieds de large au sommet et une hauteur moyenne de 9 pieds. L'ouvrage sert a protéger le promontoire sur lequel le fort Dufferin est construit.

Pendant 1912-13, on a revêtu l'ouvrage d'un pilotage jointif sur une longueur de 92 pieds; on a reconstruit de parapet de 4 pieds de hauteur sur une longueur de 105 pieds et chargé l'ouvrage en encaissement au moyen de 125 yards cubes de pierres.

Commencés le 14 mai 1912, les travaux ont été poursuivis sans interruption jusqu'à leur achèvement le 22 juillet 1912.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $1,241.99.

NEGRO-POINT.

Le brise-lames de Negro-Point (construit en encaissement à l'origine, puis reconstruit en maçonnerie brute), a 2,000 pieds de longueur et forme une partie du chenal ouest du havre de Saint-Jean. Quoique les pierres employées dans sa reconstruction fussent très grosses, la mer parvint à les déplacer, et depuis, on a posé de temps à autre des blocs de béton sur le massif central de l'ouvrage pour le consolider.

Pendant 1912-13, on a mis en œuvre 24 blocs de béton constituant un volume de 667½ verges cubes, et posé autour de la base du fort de egro-Point 44 verges cubes de béton; on a employé 29.4 verges cubes de béton pour construire des gradins sur l'un des côtés du brise-lames et de plus 188 verges cubes de béton pour construire un débar-

cadère près de la marque des basses eaux; on a confectionné 416 sacs en jute qu'on a rempli de béton pour consolider la conduite d'eau à l'île aux Perdrix là où un affouillement s'était produit; on a reçu à pied d'œuvre 1,000 verges cubes de granit désagrégé; on a concassé selon la grosseur déterminée 1,520 verges cubes de granit désagrégé, pour servir dans la confection du béton; on a fait l'achat d'une grue à vapeur et d'une chaudière pour servir à transporter de grands blocs de roches sur le côté de la mer du brise-lames; on a transporté et mis en œuvre environ 400 verges cubes de roc désagrégé autour des fondements du fort; on a transféré 60 verges cubes de roc désagrégé, du côté intérieur du brise-lames à la base de l'ouvrage en béton sur le côté extérieur; on a réparé le trottoir en bois établi le long du mur de soutènement du fort Dufferin, et on a réparé la machine à broyer, etc.

Commencés le 1er mai 1912, les travaux ont été poursuivis presque sans interruption jusqu'à leur achèvement le 31 janvier 1913.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $18,935.93.

ÎLE-AUX-PERDRIX.

Le lazaret et le fort sont situés sur cette île à l'entrée du havre de Saint-Jean.

Pendant 1912-13, on a fait l'achat des matériaux nécessaires pour la réparation du quai qui a été endommagé par une forte tempête le 4 janvier. Ces réparations ont été exécutées par l'équipe employée aux travaux en général dans le havre de Saint-Jean.

Le service de la *Maritime Dredging and Construction Company, Ltd.*, a travaillé en ce lieu pour offrir des facilités d'accostage aux bateaux qui se servent du petit quai du Lazaret à l'île aux Perdrix.

Les dragages ont couvert un espace de 3,500 pieds carrés. La profondeur de la tranchée a été de 7 pieds et le volume extrait de 900 verges cubes, évaluation *in situ*, soit 1,125 verges cubes, évaluation au chaland.

La drague *Beacon Bar*, a enlevé un volume de 1,337.5 yards cubes, évaluation au chaland, sur une étendue de 2,800 pieds carrés; elle a travaillé le 29 novembre 1912 et les 20 et 22 février 1913.

Conduites d'eau de l'île aux Perdrix.

Du 17 mai au 4 juillet 1912, un scaphandrier a fait la visite de la conduite de distribution d'eau de l'île aux Perdrix, afin de décider s'il était préférable de réparer ce tuyau ou d'en abandonner l'usage. Le scaphandrier a découvert cinq fuites qu'il a pu aveugler. On a trouvé deux ancres avec leurs chaînes sous le tuyau, lesquels on a hâlés sur l'île aux Perdrix. On attribue à l'entraînement de ces ancres les premières fuites qui ne se sont produites dans la conduite d'eau. Cependant, le 15 juillet 1912, on fit rapport que le seul moyen d'obtenir une distribution d'eau satisfaisante était de poser une nouvelle conduite d'eau. La dépense pour la visite du scaphandrier a été de $1,172.28.

En novembre 1912 on a excavé la conduite d'eau, puis on l'a disjointe et coiffée près de la marque des basses eaux sur la grève, à Fort-Dufferin; on a fait l'épreuve du tronçon de la conduite d'eau entre ce point et le compteur d'eau pour ensuite établir à nouveau la connexion. Ce travail a entraîné une dépense de $87.84.

Le 8 novembre 1912, la conduite d'eau a été entièrement rompue à deux endroits par un chaland chargé de vase qui avait coulé à fond et qui avait été entraîné à une distance de plusieurs centaines de pieds dans le havre par une forte tempête. Du 13 novembre au 18 janvier 1913, un scaphandrier a fait la visite de la conduite d'eau pour la réparer. Il a pu la réparer à l'un des points endommagés, mais le gros temps continu l'a empêché d'achever la réparation de l'autre partie endommagée. Depuis cet accident, la distribution d'eau a été faite dans l'île par un bateau remorqueur. La dépense de cette visite et des réparations s'est élevée à $1,178.39.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $2,438.21.

SAINT-JEAN.

BEACON-BAR.

Mur de soutènement.

On a autorisé l'exécution de ces travaux dans le but de retenir les matières extraites du banc du Phare pour les employer au remblayage des basses de Beacon-Bar, lesquelles une fois desséchées et exhaussées serviront à l'établissement d'une gare terminale et de son outillage. La longueur du mur de soutènement est de 616 pieds; l'ouvrage consiste en maîtres-pilots enfoncés à une profondeur moyenne de 8 pieds, et s'étend jusqu'à une hauteur de 27 pieds au-dessus du niveau des basses eaux des grandes marées ordinaires; les pilots sont disposés à 5 pieds d'intervalle, d'axe en axe, et ils sont revêtus par des madriers de 3 pouces disposés à 6 pieds au-dessus du sol, soit à une élévation de 14 pieds au-dessus du niveau des basses eaux des grandes marées ordinaires. Les maîtres-pilots sont reliés à des pilots d'ancrage, par le moyen de madriers de 3 pouces, enfoncés à 5 pieds d'intervalle en arrière du mur, et fixés sur la partie postérieure et antérieure de chaque paire de pilots.

Pour empêcher l'affouillement, on a entassé un volume de 476 verges cubes de pierres perdues contre le mur de soutènement.

Le mur a pu résister aux tempêtes de la saison dernière.

Ces travaux ont entraîné une dépense de $3,335.79.

BEACON-BAR.

Pendant 1912-13, on a poursuivi en ce lieu les travaux commencés en vertu du marché passé le 10 mai 1909, avec la *Mritime Dredging & Construction Company,* pour le dragage des emplacements des postes de mouillage en eau profonde projetés à Beacon-Bar, dans le port de Saint-Jean. On a dragué une étendue de 1,224,000 pieds carrés. La profondeur qu'on désire atteindre est de 32 pieds à basse mer, dans les postes de mouillage et de 36 pieds à basse mer, à l'emplacement de l'ouvrage en encaissement.

On a employé cinq dragues pour ces travaux: les *Beacon-Bar, Beaver, Cynthia, Iroquois* et *Saint-Jean;* mais ces dragues n'ont travaillé que par intervalles.

On a enlevé pendant 1912-13, un volume de 1,831,340.3 verges cubes, évaluation au chaland, de sable, gravier, glaise, vase, bois fondrier et roches.

Dépense.

1,831,340·3 yards cubes de matières ordinaires à $0.395 = $723,579.44.

Commencés le 1er avril 1912, les travaux ont été interrompus le 31 mars 1913.

Chenal principal.

Du 8 au 30 décembre 1912, la drague *Fielding* du ministère a continué l'approfondissement et la rectification du chenal d'accès principal au havre de Saint-Jean, à une profondeur de 30 et 32 pieds à basse mer. La largeur de ce chenal est de 600 pieds et sa longueur de 6,000 pieds.

Le volume des matières extraites s'est monté à 183,130 verges cubes de roches, gravier, glaise, vase, roc désagrégé, blocs erratiques et sable.

On se servit d'un bateau monte-roches pour aider à l'enlèvement des roches dans l'approfondissement et la rectification du chenal principal; cette grue a enlevé 68 roches erratiques formant un volume de 189·2 verges cubes. La grue commença ses opérations le 8 avril et les acheva le 20 septembre 1912.

Quai du chemin de fer Intercolonial.

Le 27 mai 1912, on passa un contrat avec M. J. S. Gregory, le chargeant du dragage de 14,000 yards cubes de matières, évaluation au chaland, pour atteindre une profondeur de 30 pieds à basse mer le long du quai en eau profonde du chemin de fer Intercolonial dans le port de Saint-Jean, pour permettre l'accostage aux bateaux à vapeur à basse mer.

Du 8 mai au 10 juin 1912, la drague *Keta,* enleva un volume de 12,732 verges cubes de vase molle en ce lieu, évaluation *in situ.* Sur ce volume 1,091 verges cubes furent extraites au-dessous du plafond et l'on en tint pas compte. Les travaux couvrirent un espace de 540 pieds de longueur et de 70 pieds de largeur. Le volume de matières extraites et cubées au chaland se monta à 13,909·9 verges cubes.

Quai.

Le 12 décembre 1912, on passa un marché avec M. H. Connelly, le chargeant pour le prix de $360,285 de la construction d'un quai en encaissement et béton, d'une longueur de 1,960 pieds.

On commença en juin la construction de la partie en encaissement de ce quai, mais le manque de bois causa l'interruption des travaux le 12 décembre. On mit en place trois cribs formant un massif de 628 pieds, 6 pouces de longueur, et l'on commença la construction de deux cribs d'une longueur de 193 pieds chacun. On lesta pendant l'hiver les trois cribs coulés à fond.

La dépense imputée sur cette allocation fut de $181,894.68, pendant l'exercice.

Reconstruction d'une partie du quai du chemin de fer du Pacifique-Canadien

La construction d'un nouveau quai sur le banc du phare a nécessité la reconstruction sur une longueur de 90 pieds du vieux quai contigu. Ces travaux ont été adjugés à M. H. Connelly pour le prix de $14,297.41. Les tempêtes de l'hiver ont retardé considérablement l'exécution de l'ouvrage. Cependant, on a pu achever le pilotage, revêtir les pilots du côté du havre et poser les entretoises.

La dépense a été de $3,851.15.

Remblayage.

Le marché passé avec la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.,* pourvoit au remblayage de l'espace compris entre le derrière du nouveau quai et la courbe de niveau tracée à 31 pieds au-dessus des basses eaux des grandes marées ordinaires, et de plus au remblayage de cette partie de l'enclave de 400 pieds qui sera protégée par une levée le long de la mer, au prix de 15 cents par verge cube.

Le remblayage formait un volume de 42,285 verges cubes à la fin de l'exercice.

Au commencement de l'exercice, on déversa des matières draguées sur cette partie du terrain de la couronne qui a été donnée à bail à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, pour servir à l'emplacement d'un élévateur de grains. En outre, on éjecta un volume de 200 verges cubes de matières pour servir aux fondements d'un mur de soutènement en encaissement.

La dépense imputée sur l'allocation pour ces travaux s'est élevée à $6,442.75.

Réparation de l'entrepôt n° 7.

Pendant l'exercice dernier, le ministère autorisa le service du ministère de la Marine à réparer les panneaux et en outre à changer la disposition de l'appareil de chauffage.

Le système de chauffage établi lors de la construction de l'entrepôt était peu satisfaisant, vu que la longueur des maîtres-conduits de vapeur à partir de la chaudière Gurney, installée à l'extrémité supérieure de l'entrepôt, ne suffisait pas à chauffer suffisamment la chambre des générateurs et les bureaux à l'autre bout. On a ménagé

d'autres chambres à l'extrémité supérieure de l'entrepôt et changé la disposition de l'appareil de chauffage pour l'adapter au nouvel arrangement, lequel a été très satisfaisant.

Ouvrage de protection en encaissement.

Afin de protéger les fondements de l'élévateur de grains que construit actuellement la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, il était nécessaire de construire un mur de protection en encaissement pour entourer le terrain donné à bail, par la Couronne, à cette compagnie. Ces travaux ont été exécutés par la compagnie du chemin de fer et le gouvernement s'engagea à contribuer de $30,500 à l'exécution de l'entreprise.

L'ouvrage n'est pas encore achevé entièrement: on y a laissé une ouverture pour permettre le passage des barges servant dans la construction de l'élévateur; mais cette ouverture ne sert plus, et l'on va entreprendre sous peu l'achèvement de l'ouvrage.

Le mur, une fois achevé, s'étendra sur une longueur de 1,267 pieds courants sur le terrain du gouvernement. L'ouvrage consiste en une charpente de bois carré, chargée de pierres. Sa largeur au sommet est de 10 pieds et sa largeur moyenne à la basse est de 20 pieds avec une hauteur moyenne de 18 pieds.

SAND-POINT.

On a dragué à Sand-Point, port de Saint-Jean, dans les postes de mouillage n°s 4 et 5 pour offrir une profondeur de 32 pieds à basse mer à la navigation d'hiver.

En novembre 1912, la drague *Fielding* du ministère a enlevé 14,950 verges cubes de vase et de gravier en ce lieu, évaluation au chaland.

Comme la *Fielding* ne pouvait pas se rendre jusqu'au quai pour achever les dragages, la *Maritime Dredging and Construction Company, Limited,* la remplaça par la drague *Cynthia* aux mêmes conditions que celles de son contrat pour les dragages à Beacon-Bar. Du 22 au 24 novembre 1912, cette drague a extrait un volume de 2,498.5 verges cubes de sable et de vase, évaluation au chaland.

Dans ces travaux, on a couvert une étendue de 98,000 pieds carrés.

La dépense totale pendant l'exercice 1912-13, s'est élevée à $5,478.70.

Bâtiment de la chaudière.

L'enlèvement d'un tronçon de 90 pieds de longueur à l'extrémité sud du quai du chemin de fer du Pacifique-Canadien, a nécessité en même temps l'enlèvement du bâtiment appartenant à la ville et où se trouvait installée la chaudière de l'appareil de chauffage de l'entrepôt des pommes de terres, loué par la ville à une maison de commerce de la localité. On a autorisé la dépense par la ville, pour remplacer ce bâtiment par un autre, d'une somme de $300 remboursable par le ministère sur la production des reçus et autres pièces probantes. La ville n'a pas encore produit de compte.

La dépense totale pour les travaux exécutés à Saint-Jean-Ouest se décompose ainsi qui suit:—

Mur de soutènement provisoire	$ 3,335 79	
Quai à Beacon-Bar	131,894 68	
Reconstruction du quai du chemin de fer du Pacifique-Canadien	3,851 15	
Remblayage des basses	6,442 75	
		$195,524 37

On a autorisé la dépense supplémentaire des sommes qui suivent, mais aucun compte n'a encore été produit:—

Réparation de l'entrepôt n° 7	$ 1,198 36	
Mur de protection du chemin de fer du Pacifique-Canadien	30,500 00	
Bâtiment de la chaudière à Sand-Point	300 00	
		31,998 36
Total		$227,522 73

BAIE COURTENAY.

Le 25 mars dernier, on a passé un marché avec la *Norton Griffiths Co., Ltd.*, Canada, au prix de $7,500, pour la construction d'un brise-lames en moëllons bruts, encaissements et béton, et de deux débarcadères, avec remplissage selon la nécessité; pour le creusement d'un chenal d'accès à la baie Courtenay, à partir du havre principal, et d'un bassin de virage à l'intérieur du brise-lames.

La compagnie n'a exécuté pendant l'exercice que la partie en moellons du brise-lames et une faible partie des dragages.

A la fin de l'exercice, on avait mis en œuvre 213,056 verges cubes de moëllons bruts, et 3,464½ verges cubes de pierres de couverture. En outre, on avait presque achevé environ la moitié d'un épi et commencé l'exécution du deuxième. Les travaux exposent une longueur de 1,925 pieds sur une base d'une largeur moyenne de 120; la largeur au sommet est de 32 pieds et le sommet atteint une hauteur de 4 pieds au-dessus du niveau déterminé.

Le volume extrait dans le chenal de la baie Courtenay était de 4,711.8 verges cubes. Le gros temps et les avaries qui ont affecté l'outillage ont nécessité l'interruption des travaux presque au commencement.

La dépense, d'après l'état certifié de l'avancement des travaux, s'élevait à $551,-839.92 au 31 mars.

Rodney-Slip.

Afin d'offrir plus de facilités de mouillage dans le port de Saint-Jean, la *Maritime Dredging & Construction Company, Limited,* a exécuté des travaux de dragage en ce lieu dans le poste d'amarrage appelé Rodney-Slip en vertu de son contrat pour les dragages à Beacon-Bar. La drague *Beaver* a commencé de travailler en mai 1912 et les dragues *Saint-Jean* et *Beaver* ont travaillé par intervalles entre le 17 août et le 31 octobre 1912. On a dragué une étendue de 67,000 pieds carrés à une profondeur de 13 pieds à basse mer.

Le volume extrait s'est monté à 30,623.2 verges cubes, et il se composait de vase, sable et gravier.

SAINT-LOUIS.

Entre le 6 mai et le 31 août 1912, on a construit un quai pour servir de débarcadère aux bataux de pêche sur la rivière Saint-Louis, à environ 3 milles au-dessous de son embouchure et à 5 milles au-dessous du village de Saint-Louis.

Ce quai a été construit en encaissement de bois rond, et il consiste dans un abord de 25 pieds de longueur, dans 3 blocs et dans 4 travées de 20 pieds carrés et dans un avant-bloc de 35 x 40 pieds. L'ouvrage atteint une profondeur d'eau d'environ 5 pieds à basse mer ou de 9 pieds au-dessous du niveau des hautes eaux des grandes marées ordinaires.

La dépense pour l'exercice 1912-13, et jusqu'aujourd'hui, s'est élevée à $3,386.14.

SEAL-COVE.

Seal-Cove, sur l'île Grand-Manan, est une anse non abritée au fond de laquelle se trouve une importante station de pêche. Seal-Cove est situé à 12 milles de North-Head. La mer marne ici de 20 pieds.

En 1909-10, on avait construit un brise-lames de 439 pieds de longueur à Seal-Cove pour abriter les vaisseaux de pêche à l'embouchure de l'anse Benson.

Pendant 1912-13, on a construit sur la partie extérieure du brise-lames un parapet de 4 pieds de hauteur et de 256 pieds de longueur. On a posé sur l'ouvrage 5 nouvelles échelles. On a fait sauter et on a enlevé contre le brise-lames une chaîne de rochers qui a fourni un volume de 30 verges cubes environ.

Commencés le 2 septembre 1912, les travaux ont été poursuivis par intervalles jusqu'à leur interruption le 13 novembre 1912.

La dépense pour l'exerecice 1912-13, s'est élevée à $593.07.

SHEDIAC.

Les travaux exécutés pendant l'exercice 1912-13, ont consisté dans l'achèvement du dragage du chenal d'accès aux postes d'amarrage du nouveau quai de Shédiac, lequel avait été commencé pendant l'exercice précédent.

Les travaux exécutés comprennent le dragage d'un bassin de 380 pieds de longueur à l'extérieur se rétrécissant à 230 pieds en face du quai, et d'une largeur de 175 pieds; le dragage de deux postes d'amarrage, dont l'un de 100 pieds de longueur par 80 pieds de largeur du côté est du quai, et l'autre de 120 pieds de longueur par 100 à 150 pieds de largeur du côté ouest du quai; le dragage de deux tranchées, dont l'une de 2,630 pieds de longueur par 100 pieds de largeur à partir de l'angle extérieur ou nord-ouest du bassin, et l'autre de 600 pieds de longueur par 100 pieds de largeur à travers la barre entre l'extrémité extérieure de la tranchée précédente jusqu'à l'eau profonde à l'entrée du havre. La profondeur atteinte en général est de 12 pieds aux basses eaux et 16 pieds à haute marée.

Dans ces dragages, la section extérieure de la première tranchée sur une distance de 1,480 pieds avait été draguée l'année précédente sur une largeur de 75 pieds, et la section suivante, sur une longueur de 240 pieds, avait été draguée sur une largeur de 40 pieds pendant l'exercice précédent.

Les matières enlevées forment un total de 66,008 verges cubes de vase et d'argile, cubées *in situ*, dont 45,315 verges cubes ont été draguées au cours de l'exercice 1912-13.

79,378.8 verges cubes de matières cubées au chaland, ont aussi été dragués. Les travaux ont été exécutés du 31 mai au 12 octobre 1912.

SHEDIAC.

Shédiac, comté de Westmoreland, ville de 1,442 habitants, est située sur le détroit de Northumberland, à 20 milles au sud de Bouctouche et à 2 milles au sud-ouest de Pointe-du-Chêne. C'est le centre d'un riche pays agricole et de pêcheries fructueuses, et un lieu très recherché l'été.

Le 23 juin 1910, on a passé un contrat avec MM. John Burns et T. P. Charleson pour la construction d'un appontement public à Shédiac pour le prix de $20,690.

Les travaux ont été commencés le 29 octobre 1910, et achevés le 15 septembre 1911, à l'exception d'une petite partie du revêtement créosoté sur l'abord, derniers travaux qui ont été exécutés en juillet 1912, pour achever l'entreprise le 4 du même mois.

La longueur totale du quai est de 1,107½ pieds. L'ouvrage comprend: un abord de 20 pieds de largeur et de 211 pieds de longueur, 20 blocs de 20 pieds carrés, 21 travées de 20 pieds, un bloc de 20 x 30 pieds, une travée de 20 x 30 pieds et un avant-bloc de 81.4 x 30.5 pieds disposé à angle droit de l'abord; ces dimensions de l'avant-bloc ou massif de tête comprennent un prolongement de 30 x 50 pieds exécuté comme travaux supplémentaires au contrat pour le prix de $2,700. Le quai est à revêtement et à pilotis jointifs constitués en madriers de 4 pouces créosoté.

Entre le 15 et le 21 octobre et les 3 et 12 novembre 1912, on a fermé les ouvertures entre les trois blocs disposés à partir du massif de tête, par des longerons dont deux dans chaque travée, et fixés sur les longerons de chaque côté et le longeron central de chaque travée des madriers créosotés. En outre, on a posé trois daviers de fer sur le quai. Les travaux ont été exécutés à la journée.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $1,031.60, dont la somme de $526.60 a été dépensée en régie et dont celle de $500 a été dépensée à forfait.

SHIPPIGAN GULLY.

Le goulet de Shippigan, comté de Gloucester, entre l'île Shippigan et la terre ferme, est très fréquenté par les bateaux de pêche et autres vaisseaux qui naviguent de la baie des Chaleurs au golfe Saint-Laurent. Cette passe se trouve à 56 milles de Bathurst, chef-lieu du comté de Gloucester, et à 3 milles de Shippigan, terminus du chemin de fer de Caraquet.

En 1875, on a commencé les travaux de l'amélioration du chenal dans le goulet de Shippigan où le tirant d'eau minimum n'était que de 3¼ pieds à basse mer. La construction d'épis et de môles pour diriger le courant vers un seul chenal, donna un tirant d'eau de près de 6½ pieds, en 1898, et de 6 pieds environ à basse mer ou de 13.8 pieds aux hautes eaux des grandes marées, en 1903-04.

Entre le 10 juin et le 19 octobre 1912, on a poursuivi les travaux de la reconstruction du brise-lames ouest qui avait été en voie de construction pendant les deux saisons précédentes.

On a achevé l'exécution du tronçon de 150 pieds de longueur commencé en 1911-12; on a posé des moises et des entretoises, et enfoncé des pilotis jointifs sur une longueur de 70 pieds et posé la plate-forme sur toute la longueur de l'ouvrage. A l'endroit d'un autre tronçon de 123 pieds de longueur, on a enfoncé les maîtres-pilotis et posé les moises sur une longueur de 23 pieds et chargé cet ouvrage de fascines et de pierres sur une longueur de 70 pieds.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $2,858.88.

La tranchée pratiquée en 1904 et 1905 avec la drague *George MacKenzie* a été élargie d'environ 60 pieds sur une longueur de 225 pieds atteignant une profondeur de 8 pieds au-dessous du niveau des basses eaux des grandes marées ordinaires. Le but de ces travaux était d'achever la tranchée à travers les basses, afin de rectifier un détour dans le vieux chenal.

A l'origine, ce chenal avait une largeur de 130 pieds et il doit être élargi à 200 pieds de largeur afin de donner plus d'espace aux goélettes de pêcheurs, quand ils sont obligés de louvoyer.

Le ravin Shippigan sert à une flottille considérable de bateaux de pêcheurs, aussi bien qu'aux remorqueurs et aux goélettes de commerce en général, etc.

Il faudra draguer un chenal sur une longueur de 2,000 pieds et une largeur de 70 pieds au plafond. La profondeur requise est de 8 pieds aux basses eaux, ou de 13.8 pieds aux hautes eaux des grandes marées ordinaires.

2,633.5 verges cubes de matières cubées *in situ*, en prenant pour base le plafond à 9 pieds au-dessous du niveau des basses, là où cette profondeur avait été atteinte, ont été dragués. La quantité totale de matières draguées et cubées au chaland, s'élève à 3,408.3 verges cubes. Les travaux ont été exécutés du 1er au 19 novembre 1912.

ST. ANDREWS.

St. Andrews, comté de Charlotte, est le terminus d'une ligne secondaire du chemin de fer Pacifique-Canadien, et se trouve à 50 milles à l'ouest de Saint-Jean, par eau. Durant la belle saison, St. Andrews, renommée par ses bains de mer, offre un site cher aux touristes et aux yachtmen, de même qu'aux pêcheurs. Il y a quelques années le ministère a construit en ce lieu un prolongement au quai public connu sous le nom de quai du Marché. Ce prolongement comprenait un abord sur pilotis de 468 pieds de longueur et un massif de tête ou musoir de 36 pieds sur 70 pieds. On trouve une profondeur d'eau de 34 pieds à haute mer à l'extrémité du musoir.

Pendant 1912-13, on a pourvu le côté ouest de l'abord d'un revêtement en pilotis jointifs sur une longueur de 508 pieds dans le but d'offrir en ce lieu un abri aux vaisseaux. On a posé des entretoises et des pièces de ceinture sur les pilots et construit sur le quai un entrepôt de 14 x 16 pieds.

Commencés le 1er juin 1912, les travaux ont été poursuivis par intervalles jusqu'à leur achèvement le 27 mars 1913.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $2,624.89.

ST. ANDREWS.

Il y a quelques années le Ministère construisit en ce lieu, un prolongement au quai public, mieux connu sous le nom de quai du marché. Les grandes marées sont à 24 pieds.

Les travaux de dragage exécutés en 1912-13, consistèrent dans l'enlèvement de quelques rochers dans la partie est du chenal d'accès, creusement qui atteignit une profondeur de 12 pieds au-dessous du niveau de la basse mer; dans l'achèvement de l'exécution d'un bassin de 15 pieds de profondeur d'eau à basse mer, en face du quai du chemin de fer du Pacifique-Canadien, et d'un poste de mouillage d'une profondeur de 10 pieds à basse mer et s'étendant jusqu'au quai public.

La drague *Beacon-Bar* de la *Maritime Dredging and Construction Company* enleva un volume de 60,000.3 verges cubes de matières se composant de sable, de gravier, d'argile et de tuf, évaluation au chaland, au prix de 24½ cents par yard.

Commencés le 24 juin, les travaux furent achevés le 27 août 1912.

TRACADIE.

Tracadie, comté de Gloucester, village où les habitants s'occupent à l'agriculture, à la pêche et au commerce de bois, se trouve à environ 17 milles au sud du goulet de Shippigan et à 23 milles au nord de la baie Miramichi.

Le quai public de Tracadie a été construit par le Ministère en 1894.

Entre le 15 mai et le 31 juillet 1912, on a renouvelé la vieille plate-forme, les longerons et les lisses de l'abord sur une longueur de 673 pieds, et sur le massif de tête, de 55 x 27 pieds, travaux qui ont achevé l'ouvrage commencé en 1910 en ce lieu.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $1,061.54.

CRIQUE TYNEMOUTH.

La crique Tynemouth se trouve à 21 milles à l'est de Saint-Jean. Cette petite baie est à sec à basse mer. Les grandes marées atteignent ici 28 pieds. A l'intérieur d'une batture formée de gravier et de roches se trouve un bassin de marée qui n'est

accessible qu'à haute mer par une passe située à l'extrémité est de la batture. Des jetées ont été construites de chaque côté de cette passe pour la protéger. On expédie de ce lieu la pulpe et le bois de construction.

Pendant 1912-13, on a amélioré ce chenal en y enlevant trois bancs de gravier qui ont formé un volume de 1,100 verges cubes de matières, et en enlevant une chaîne de rochers de 22 pieds de largeur, de 100 pieds de longueur et d'environ 3 pieds d'épaisseur.

Commencés le 29 septembre 1912, les travaux ont été poursuivis sans interruption jusqu'à leur achèvement le 21 novembre 1912.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $596.16.

UPPER-DERBY.

Upper-Derby, comté de Northumberland, se trouve sur la rive nord de la branche sud-ouest de la Miramichi, à environ 14 milles au-dessus de Chatham et à 9 milles au-dessous de New-Castle.

Pendant l'exercice, on a préparé les plans et devis et nommé un chef d'équipe pour l'exécution d'un débarcadère à l'endroit connu sous le nom de *Bear-Trap,* évalué à environ $2,000; mais comme on demandait $1,000 pour l'emplacement en ce lieu, nuls travaux n'ont été exécutés, et on fera le choix d'un emplacement ailleurs.

UPPER-LINCOLM.

Le Gouvernement provincial a construit en ce lieu un quai des basses eaux, dont le Gouvernement fédéral a, comme à l'ordinaire, payé la moitié des frais. L'avant-massif en encaissement de ce quai a une longueur de 68 pieds et une largeur de 48 pieds; et la longueur de l'abord en enrochements et en terres, est de 62 pieds et sa largeur de 18 pieds. La plate-forme du quai est en béton à partir de l'extrémité de l'avant-massif, sur une longueur de 29 pieds, et le reste de la plate-forme est ménagé en gravier.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $954.45.

UPPER-MAUGERVILLE.

Le 26 décembre, l'entrepreneur F. L. Boone, a commencé l'exécution d'un quai des hautes eaux à Upper-Maugerville. On n'a exécuté que peu de travaux après février, à cause d'une crue subite des eaux. On a achevé la construction de l'avant-massif, à l'exception des longerons, du planchéiage, et des lisses.

La dépense totale pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $2,160.09.

WELCHPOOL.

Welchpool, une pêcherie de 600 habitants, est située sur l'île de Campobello, partie intégrante du comté de Charlotte, à 50 milles au sud-ouest de Saint-Jean, en droite ligne, et à 14 milles au sud de Saint-André. Les vives eaux sont à 21½ pieds et les mortes eaux à 18½ pieds. En 1909-10, on construisit en ce lieu un quai en encaissement de bois rond long de 279 pieds, d'une extrémité à l'autre.

Pendant 1912-13, on a fait sauter et on a enlevé contre le quai une chaîne de rochers et de blocs erratiques; et on a revêtu le côté donnant sur la mer à partir du fond à basse mer jusqu'au sommet sur une longueur de 279 pieds, afin d'empêcher les grosses mers de pénétrer dans l'ouvrage et de protéger les bateaux qui trouvent un abri à l'intérieur. On a fait l'achat de 8 pilots en bois dur pour servir à la protection des angles de l'ouvrage.

Commencés le 4 novembre 1912, les travaux ont été interrompus le 11 mars 1913.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $997.64.

WHITEHEAD.

Dragage.

Whitehead, comté de King, est situé sur la rive nord de la rivière Kennebecasis.

On devait curer et approfondir le bassin et le chenal d'accès au quai en ce lieu à une profondeur de 9 pieds au-dessous du niveau des basses eaux. Ces travaux ont été exécutés par la *New Brunswick Construction Company,* à raison de 34 cents par verge cube, évaluation à charge de chaland. La drague *New Brunswick n° 2* a commencé de travailler le 17 août pour interrompre ces travaux le 21 du même mois. On a repris les opérations le 24 octobre pour les suspendre à nouveau le 31 octobre lors de la fermeture de la navigation. On a rencontré beaucoup de difficultés dans ce dragage; les matières enlevées se composaient de sable, de vase, de roches et de gravier compacts. Pendant la durée des travaux, la drague a extrait un volume de 450.5 verges cubes de matières de classe "B", évaluation à charge de chaland.

La dépense totale, y compris les frais d'inspection, pendant l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $186.15.

WOODLANDS.

Woodlands est situé au fond du havre des Castors, à environ 1½ mille du havre des Castors, par eau, et à 4 milles par la voie de terre. La station de Pennfield, dans Charlotte, sur le chemin de fer *New Brunswick Southern,* est à 4 milles de distance. Le ministère a construit à Woodlands un quai sur pilotis de 200 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, avec un massif de tête de 60 x 40 pieds où l'on trouve une profondeur d'eau de 12 pied à haute mer.

Pendant 1912-13, on a fait sauter et on a enlevé 3 blocs erratiques du poste d'amarrage le long du quai, et on a posé 48 défenses sur l'ouvrage.

Commencés le 17 mars 1913, les travaux ont été poursuivis sans interruption jusqu'à leur achèvement le 31 mars 1913.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $197.26.

PROVINCE DE QUEBEC.

AMHERST.

On a ajouté 8 étages au caisson construit l'an dernier en ce lieu. En outre, on a construit et immergé en place, à l'endroit de l'extrémité extérieure de l'emplacement du brise-lames en projet sur le côté nord de l'entrée du havre, un petit caisson de 55 pieds de longueur sur 25 pieds de largeur.

Dépense, $9,344.94.

Pendant l'exercice 1912-13, la drague n° 4 a travaillé dans le chenal d'accès au port d'Amherst, île de la Madeleine.

Ces travaux ont été exécutés dans le but de permettre la mise en place du premier caisson d'un épi qu'on veut construire pour empêcher la déviation du chenal n° 1; mais ce but n'a pas été atteint, et le caisson a été mis en hivernage, puis ancré et en partie lesté pour le maintenir.

On a extrait un volume de 75,000 verges cubes de sable, mesurage au chaland. Le cubage *in situ,* donna 32,186 verges cubes, y compris le volume excavé pendant l'automne de 1911.

ANGERS.

Angers ou L'Ange-Gardien, village de 1,800 âmes dans le comté de Labelle, se trouve sur la ligne du chemin de fer du Pacifique-Canadien, à ¾ de mille de la rive nord de la rivière Ottawa, et à 13 milles en aval de la ville d'Ottawa.

On dépensa $20.13 au printemps pour les réparations urgentes de l'appontement en ce lieu, qui avait été endommagé par les glaces le 15 avril,—sept pilots de la face d'amont du débarcadère et le chevalet extérieur de l'abord ayant été rompus.

On exécuta du 10 au 27 février les réparations permanentes et la consolidation de l'ouvrage.

Ces réparations consistèrent dans le renouvellement des sept pilots rompus, dans l'entretoisement de cinq chevalets et dans le renouvellement d'un taquet et d'une défense.

On consolida l'extrémité extérieure de l'appontement par le moyen d'un pilot supplémentaire, disposé à 3 pieds de la face d'amont et sur l'alignement du premier et du deuxième pilot de deux chevalets se suivant en série, et on entretoisa à l'épreuve de l'action des glaces chacune des séries formées par ces trois pilots. On consolida de la même manière les autres chevalets, du second au huitième.

Pour consolider les six chevalets extérieurs de l'abord, on enfonça trois pilots, disposés à 3 pieds de la face et à 3 pieds d'axe en axe, assujettis ensemble et au pilot de l'abord.

Dépense au 31 mars, $601.63.

ANSE-À-L'EAU.

Anse-à-l'Eau à Tadoussac, comté de Saguenay, est situé sur la rive nord de la rivière Saguenay, à environ 1 mille de son embouchure.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $499.59 pour renouveler les longerons et le plancher du quai en ce lieu.

Commencés le 7 juin, les travaux ont été achevés le 28 juin.

ANSE-AUX-GASCONS.

Anse-aux-Gascons, comté de Bonaventure, se trouve sur la rive nord de la Baie-des-Chaleurs, à 7 milles à l'est de Port-Daniel.

On considère ce lieu comme l'un des meilleurs établissements de pêche de la baie-des-Chaleurs. On compte une centaine de barges ou vaisseaux de pêche, qui s'y rendent pour la pêche du homard et de la morue.

Pendant l'exercice 1912-13, on a reconstruit et achevé l'avant-bloc commencé en ce lieu en 1911-12, lequel avait été endommagé. Cet ouvrage s'étend vers l'ouest à partir de l'appontement proprement dit; sa longueur est de 60 pieds et sa largeur de 20 pieds, et il a été construit en encaissement à claire-voie, revêtu au moyen de madriers de 3 pouces, et planchéié au moyen de pièces de bois de 3 pouces.

Dépense, $493.93.

ANSE-DU-CAP.

Anse-du-Cap, comté de Gaspé est une pêcherie considérable sur la côte de Gaspé, située à environ 9 milles au sud de Percé, le chef-lieu du comté. Les bateaux à vapeur qui font le service entre Montréal et Pictou et entre Dalhousie et le bassin de Gaspé, y font escale.

En 1905, le Ministère résolut d'y construire un débarcadère, et en août 1906, on passa un marché avec M. John Burns, le chargeant de l'exécution d'un massif de 400 pieds de longueur, pour le prix de $13,000. Ces travaux furent achevés en novembre 1906.

Le printemps dernier, on passa un marché avec Joseph Roméo Toupin, le chargeant de l'exécution d'un massif de 300 pieds de longueur, pour prolonger l'appontement, au prix de $24,500.

Pendant l'exercice dernier, on a construit un tronçon du prolongement, de 150 pieds de longueur jusqu'à 4 pieds en contre-bas du couronnement.

Le dernier état estimatif portait la dépense à $8,982.

ANSE-SAINT-JEAN.

Anse-Saint-Jean, comté de Chicoutimi, est situé sur la rive sud de la rivière Saguenay, à 25 milles de son embouchure.

Pendant le présent exercice, on a dépensé la somme de $143.24 pour les réparations en général du quai en ce lieu.

Commencés le 9 septembre, les travaux ont été achevés le 14 septembre.

AYLMER.

La drague *Deschênes* du Ministère, a travaillé à Aylmer, sur le lac des Chênes, du 28 mai au 21 novembre, pour pratiquer des tranchées sur un développement total de 8,814 pieds et une largeur de 24 pieds, dans le chenal de l'ouest et le bassin de virage en face des quais du Gouvernement et Ritchie, afin de faciliter l'accostage à ces quais et le remorquage des grumes au moulin Ritchie.

Cette drague a extrait un volume de 23,603 verges cubes d'argile et de sable (cubage au chaland) à une profondeur minimum de 9 pieds, côte 180 pieds, matières qu'on a déversées dans 49 pieds d'eau à ¾ de mille du quai Ritchie.

BAIE-SAINT-PAUL.

Baie-Saint-Paul, comté de Charlevoix, village qui compte 500 habitants, est situé sur la côte nord du fleuve Saint-Laurent, à 60 milles en bas de Québec. Ce village est échelonné sur les deux rives de la rivière du Gouffre, affluent du Saint-Laurent, qui se jette dans une grande baie de 3 milles de largeur, à sec à marée basse.

Pendant le présent exercice, on a réparé une brèche de 50 pieds de longueur sur 20 pieds de hauteur, que les glaces avaient faite dans le parement ouest de l'appontement, et l'on a renouvelé le lest qui avait été emporté; on a aussi renouvelé 389 verges carrées de la plate-forme de l'appontement et 150 pieds courants du couronnement. On a de plus exécuté les réparations de la cale établie sur le côté est, rectifié les garde-fous et renouvelé dix défenses.

Commencés le 1er juillet 1912, ces travaux ont été interrompus le 31 août 1912.

La dépense pour le présent exercice 1912-13, s'est élevée à $1,994.01.

Dragage.

Les dragages exécutés en ce lieu avaient pour but d'offrir aux paquebots-poste, un tirant d'eau de 15 pieds au quai de Baie-Saint-Paul, à toutes les phases de la marée. On a extrait un volume de 6,600 yards cubes de tuf, sur le côté ouest de toute la péninsule gaspésienne.

BARACHOIS DE MALBBAIE.

Barachois de Malbaie, grande paroisse érigée en municipalité, est située au fond de la baie de Malbaie, à 12 milles à l'est de Percé, chef-lieu du comté.

Par ses terres riches en culture qui s'étendent le long des quatre rivières constituant le Barachois, ses scieries importantes établies le long du Barachois, et son havre admirablement bien situé pour abriter les vaisseaux de pêche, surtout depuis que le gouvernement y a fait construire un épi pour en améliorer l'entrée, on peut consi-

dérer Barachois de Malbaie comme le meilleur centre en perspective des affaires de toute la péninsule gaspésienne.

Jusqu'à l'époque où le gouvernement commença l'établissement d'un ouvrage pour diriger le courtant, les bateaux de pêche ne pouvaient entrer dans le havre, ni en sortir au jusant et à basse mer à cause des bancs de sable mouvant qui s'y formaient constamment; ils devraient rester en dehors du havre et attendre le flot pour y entrer.

Pendant 1911-12, on a mis en place un caisson de 90 x 30 pieds construit jusqu'à une élévation de 3 pieds au-dessus du niveau des basses eaux, lequel on a chargé de pierres et recouvert pour l'hiver.

Pendant l'exercice dernier, on a achevé l'exécution de ce caisson jusqu'à son couronnement et posé une certaine quantité de pierres sur le chemin d'accès.

Dépense, $3,075.55.

BATISCAN.

Dragage.

Batiscan est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 60 milles en haut de Québec. C'est le centre de tout le district environnant et les bateaux à vapeur qui transportent la malle royale y font escale deux fois par jour.

On a dragué contre le côté nord-est et le côté sud-est du quai en ce lieu, pour permettre aux bateaux d'un tirant d'eau de 12 pieds d'y accoster à toutes les phases de la marée.

On a extrait un volume de 55,504 verges cubes de sable et de glaise molle.

BATTURES GREEN.

Ces battures se trouvent en face de East-Templeton, à 6 milles en bas d'Ottawa, et forment la plus mauvaise obstruction de la rivière. Il y a là deux récifs qui s'élèvent jusqu'à 5 pieds au-dessous du niveau des basses eaux, avec des battures de sable mouvant en amont et en aval. On a passé un contrat avec L. Cohen & Son, les chargeant d'enlever en ce lieu 15,000 verges cubes de roc et de roches erratiques et 15,000 verges cubes de sable t de gravier (cubage au chaland). En août 1911, on a autorisé l'augmentation à 22,700 verges cubes de la quantité de roc à enlever, volume augmenté encore à 24,000 verges cubes, de façon à approfondir le chenal tout près en aval.

Afin de se tenir dans les limites des quantités autorisées, on a entrepris l'exécution d'un chenal de 200 pieds de large, dont un espace de 50 pieds se trouve du côté nord de l'aire du chenal maritime en projet, et à la profondeur du plafond, cote 117 pieds, et en travers de la seule obstruction en face du phare. Les battures de sable n'étant pas une obstruction aussi nuisible, on a commencé d'abord par l'enlèvement du roc.

Le 31 juillet 112, on a repris et achevé le 14 novembre 1912 l'excavation du roc commencé en 1910 et poursuivi en 1911; on a extrait jusqu'à cette date un volume de 31,900 verges cubes de roc désagrégé à une profondeur atteignant le plafond (cubage au chaland), y compris 8,103 verges cubes extraites en 1912, et en outre, une quantité assez considérable de déblais au-dessous du plafond, évaluée d'après les mesurages à 19,808 verges cubes. Pendant l'hiver dernier, on a exécuté un levé définitif pour obtenir des sondages plus rapprochés et leur mise, ce qui permettra la vérification de l'inspection faite pendant la saison dernière.

BEAUPORT.

Beauport, comté de Québec, est un village situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à une distance de quelque 3 milles en aval de Québec.

Dans le cours du présent exercice, on a renouvelé les deux étages supérieurs des parements de l'appontement en ce lieu, lesquels étaient pourris; renouvelé une partie du lest sur le côté ouest, qui avait été emportée par les grosses mers, et de plus, renouvelé en partie la plate-forme en macadam.

Ces travaux ont été exécutés du 6 au 28 mai, les 28 et 29 août et le 5 septembre 1912.

La dépense pour le présent exercice 1912-13, s'est élevée à $1,371.59.

BELŒIL.

(Dragage.)

Belœil, comté de Verchères, se trouve sur la rivière Richelieu à un mille de la gare de Belœil sur le chemin de fer du Grand-Tronc, à 21 milles à l'est de Montréal. Belœil possède un bureau de poste, une église (catholique romaine), une scierie, deux hôtelleries, neuf magasins, une succursale de la banque des cantons de l'Est et une fabrique de poudre. 300 habitants.

Le 22 juin, la drague *Richelieu* du Ministère, a été louée à M. Jos. Rainville, M.P., pour travaux particuliers durant 5 heures à $9.50 par heure.

L'emplacement des dragages se trouvent directement en amont de la jetée directrice du Gouvernement au pont de Belœil. Aire de l'emplacement, 33 x 55 pieds ou 1,815 pieds carrés dragués à 9 pieds au-dessous des basses eaux, équivalant à un cube de 160 verges. Décharges des matières à une distance d'un quart de mille. Le but de ce dragage était d'établir un poste d'amarrage au quai du hangar des embarcations, appartenant à M. Rainville.

GARE-DE-BELŒIL.

Gare-de-Belœil, comté de Verchères, est situé sur la rive nord de la rivière Richelieu, et sur la ligne du chemin de fer du Grand-Tronc, à 21 milles au nord-est de Montréal. Un pont en fer de structure élégante, long de 1,200 pieds franchit le Richelieu à Gare-de-Belœil. Le village possède un bureau de poste, une messagerie, un magasin, une hôtellerie, une scierie, une succursale de banque et une fabrique de poudre la *Hamilton Powder Company.*

ESTACADES FLOTTANTES.

Pendant le mois de juillet, on a fait les réparations des estacades flottantes établies en ce lieu par le Ministère, afin de faciliter le passage des barges et autres bateaux entre les piles du pont tournant du chemin de fer du Grand-Tronc, franchissant la rivière Richelieu.

On a été obligé de faire le renouvellement entier de l'une de ces estacades, longue de 80 pieds et de réparer et de mettre en place un autre tronçon de 100 pieds de longueur.

Ces travaux ont été exécutés à la journée.

Dépense, $444.18.

Quai.

Le 5 août dernier, un arrêté du Conseil autorisa la dépense de $1,500 pour l'achat, de la succession Firmin Pariseau, d'un quai et de son emplacement, à Belœil, requis pour offrir au public les facilités d'embarquement en ce lieu. En septembre dernier, on a entrepris la construction d'un quai, qui consiste dans un massif de tête à parements jointifs, de 72 pieds de longueur, de 21 pieds de largeur et de 8 pieds de hauteur, établi sur 43 pilots enfoncés à refus, recépés à un pied au-dessus du niveau des basses eaux, et ancrées solidement au moyen de 5 tirants de 1½ pour cent de diamètre, de 30 pieds de longueur reliés avec des organeaux à 12 rails ou semelles enfouies à 5 pieds dans le fond.

On a achevé l'ouvrage le 30 novembre, à l'exception de la pose des longerons et du plancher et d'une partie du remplissage en pierres. Pendant les mois d'hiver, on a amené à pied d'œuvre la pierre du lest, puis rempli le massif de tête et achevé la pose des longerons et du plancher.

De plus, on a établi une rangée de 15 pilots entre la culée du pont du chemin de fer du Grand-Tronc et le quai, une distance de 86 pieds, lesquels on a reliés solidement au moyen d'entretoises et de moises. Ce pilotis a été établi pour faciliter le passage des bateaux entre les piles du pont.

Les travaux ont été exécutés à la journée.

La dépense, y compris le prix d'achat, s'est élevée à $4,897.39.

BERGERONNES.

Les Bergeronnes, comté de Saguenay, est le nom d'un village desservi par la poste, qui est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à quelque 18 milles en aval de Tadoussac.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $599.96 pour les réparations du quai en ce lieu, qui ont consisté dans le renouvellement des longerons et du plancher.

Commencés le 10 juin, les travaux ont été achevés le 31 juillet.

BERTHIER-EN-BAS.

Le village de Berthier, comté de Montmagny, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 20 milles au-dessous du Québec. Le caboteur à vapeur *Champion* qui fait le service journalier entre Québec et Berthier s'emploie au transport des produits considérables de la ferme en ce lieu.

Les grandes marées atteignent ici 21 pieds et les petites marées 13 pieds.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $499.96, pour exécuter de légères réparations au quai en ce lieu.

Les travaux ont consisté dans le renouvellement de quelques défenses et de deux bornes d'amarrage.

En outre, on a réparé le plancher et renouvelé le revêtement où il avait été endommagé sur les deux côtés du quai.

Ce quai avait été considérablement avarié pendant les fortes tempêtes de novembre dernier.

BERTHIERVILLE (EN HAUT).

Berthierville (Berthier en haut), est un port très actif sur les rives du Saint-Laurent, dans le comté de Berthier; le chemin de fer du Pacifique-Canadien y a une station importante. La ville possède deux églises (catholique romaine et anglicane), vingt magasins, trois hôtelleries, deux scieries, une succursale de la banque d'Hochelaga et une succursale de la banque Provinciale, une usine de distribution d'eau, un couvent, un collège, une école primaire, une institution de jeunes demoiselles, un bureau télégraphique, une messagerie, la distillerie de spiritueux Melcher. 1,364 habitants.

Le 8 novembre 1910, un arrêté du conseil autorisa l'achat, de M. Hermas Roch pour la somme de $3,000, d'un quai et de son emplacement à Berthierville. Le 25 mars dernier, le ministère passa un marché avec M. Eugène Patenaude, le chargeant de la construction d'un quai sur le dit emplacement au prix de $14,721.70.

La construction comprend:

(*a*) Un caisson à parements jointifs de 180 pieds de longueur, de 16 pieds de largeur et de 10 pieds de hauteur, établi dans 9 pieds d'eau au niveau des basses eaux, et disposé dans le sens de la rive;

(*b*) Une superstructure à mur monolithe, de 10 pieds de hauteur, de 4 pieds de largeur à la base et de 2 pieds de largeur au sommet;

(*c*) Le remplissage en pierres de la substructure et le remplissage en pierres jusqu'à 2 pieds au-dessous du sommet, du mur monolithe, et le remblayage en terres entre le caisson et la berge;

(*d*) Une couche de 6 pouces d'épaisseur de pierres concassées à partir du mur en béton jusqu'à la rue;

(*e*) Une plate-forme en béton de 6 pouces d'épaisseur sur une longueur de 180 pieds et une largeur de 27 pieds.

On commença les travaux le 1er juillet dernier. On enleva entièrement le vieux quai, on pratiqua l'excavation pour l'établissement des nouveaux ouvrages, on immergea en place le caisson à parements jointifs, et le remplissage est actuellement en cours d'exécution.

Dépense, $5,843.30.

Dragage.

Du 10 mai au 24 août, la drague *Prince Wellie;* du 17 juin au 26 juin et du 18 août au 3 octobre, la drague *Prince Guy,* et du 9 août au 20 septembre, la drague *Duke of York,* toutes trois appartenant à la *W. J. Poupore Company,* ont exécuté à forfait des dragages dans le chenal nord du fleuve Saint-Laurent, qui mène à Berthierville.

La drague *Prince Wellie,* a enlevé 58,588 verges cubes de sable et deglaise. Largeur des tranchées, de 30 à 50 pieds; profondeur moyenne, de 2 à 5 pieds; développement, 10,161 pieds; nombre d'heures employés exclusivement aux dragages, 1,062.

La drague *Prince Guy* a enlevé 5,519 verges cubes de matière de la même classe Largeur des tranchées, 35 pieds; profondeur moyenne, de 1½ à 3 pieds; développement, ment, 10,161 pieds; nombre d'heures employées exclusivement aux dragages, 1,062.

La drague *Duke of York* a enlevé 19,337 verges cubes de matières de la même classe. Largeur des tranchées, de 26 à 27 pieds; profondeur moyenne, de 2 à 5 pieds; développement, 4,830 pieds; nombre d'heures employées exclusivement aux dragages, 398.

Volume des matières draguées, cubées au chaland, 83,444 verges cubes, pour le prix au contrat de 14 cents la verge.

En outre du bassin, le chenal a été dragué sur une largeur de 100 pieds à une profondeur de 10 pieds au-dessous du niveau des plus basses eaux. Décharges à 3½ milles près.

Le but de ces dragages était de ménager un chenal d'accès plus facile au quai du gouvernement à Berthierville.

BIC.

Bic, sur la rive du Saint-Laurent, dans le comté de Rimouski, à environ 170 milles en bas de Québec, est une station estivale très fréquentée. Son port offre le meilleur abri naturel pour les vaisseaux d'un faible tirant d'eau.

Les grandes marées montent à 17 pieds; les petites marées à 9 pieds.

Le ministère des Travaux publics possède deux quais au Bic; un vieux quai situé sur le côté sud du havre, et l'autre au fond du havre, sur le côté est, à Pointe-à-Côté.

Pendant l'exercice 1912-13, on a réparé le quai de la rive sud. On a renouvelé la partie supérieure de cet ouvrage entre les travées et achevé l'établissement de quelques-unes d'entre elles dont l'exécution avait été commencée l'année précédente. La longueur de ces travées est de 25 pieds et leur largeur de 22 pieds.

Dépense, $993.71.

Pendant l'exercice 1912-13, on a réparé le quai de Pointe-à-Côté.

On avait autorisé la dépense de $400, pour poser des pierres sur le côté nord-est du quai, afin d'empêcher sa détérioration, et on a achevé l'exécution d'un tronçon de

150 pieds de longueur à partir du rivage, vers l'est. On a nivelé la chaussée d'accès au quai, et on l'a fossoyée de chaque côté. En outre, on a réparé le tablier de l'ancienne partie de l'ouvrage.

Dépense, $399.53.

BREWERS-CREEK.

Brewers-Creek est le nom d'un village dans le comté de Labelle, situé sur la rivière du Lièvre, à 9 milles en amont de Buckingham.

Du 20 mai au 28 juin, on construisit en ce lieu un entrepôt de 12 x 12 pieds sur le débarcadère flottant, et une passerelle de 12 pieds de largeur et de 15 pieds de longueur, et on y établit deux bollards.

Dépense au 31 mars, $124.10.

BRYANT'S-LANDING.

Bryant's-Landing, comté de Brome, est situé sur la rive ouest du lac Memphramagog, à 5½ milles par eau et à 8 milles par voie de terre de Magog, la station de chemin de fer la plus rapprochée sur la ligne du chemin de fer du Pacifique-Canadien. Deux bateaux à vapeur qui font le service quotidien entre Magog et New-Port, Vt., y font escale du 15 mai au 20 septembre. Ce débarcadère sert au transport des voyageurs et des marchandises sur le lac dans un rayon de trois milles, pendant la saison de navigation.

Depuis la reconstruction du débarcadère en ce lieu par le Gouvernement, une centaine de personnes fréquentent Bryant's-Landing pendant l'été.

Le 9 septembre 1912, on a autorisé la dépense de $350 en régie pour améliorations.

Commencés le 16 novembre, les travaux ont été achevés le 29 novembre 1912, et ils ont consisté dans la déviation d'un petit cours d'eau le long du chemin d'accès, dans le nivellement de l'abord au moyen de pierres et de gravier, et dans la réparation de l'ouvrage en pierres perdues le long de l'abord que les eaux avaient affouillé.

On a employé dans l'exécution de ces travaux quelque 480 pieds de bois, m.p., et 250 charges de pierres et de gravier.

La dépense pendant l'exercice 1912-13 s'est élevée à $349.98.

BUCKINGHAM.

Buckingham, village de 3,850 habitants dans le comté de Labelle, est situé sur la rivière du Lièvre.

Les réparations du débarcadère flottant en ce lieu, exécutées du 7 au 10 mai, consistèrent dans le renouvellement du plancher de l'entrepôt et la remise en état de la passerelle.

Dépense au 31 mars, $40.95.

CABANO.

Le village de Cabano, comté de Témiscouata, est situé sur la rive ouest du lac Témiscouata; c'est une station importante du chemin de fer Témiscouata, à environ 45 milles au sud de Rivière-du-Loup.

La maison *Donald, Fraser and Sons*, exploite des scieries considérables à Cabano, et plusieurs autres compagnies y font aussi le commerce de bois, ce qui rend le trafic considérable en ce lieu.

Du 1er septembre au 1er octobre 1911, on a relié au rivage, par un ouvrage en encaissement de quelque 150 pieds de longueur, avec débarcadère à niveau élevé et un autre à bas niveau pour correspondre aux différentes phases des eaux du lac, le massif de tête dont l'exécution avait été commencé l'année précédente. Pendant les mois d'août et de septembre 1912, on a construit sur le côté du massif de tête un retour affectant la forme d'un "L", de 100 pieds de longueur, de 30 pieds de largeur et d'une hauteur moyenne de 14 pieds, pour y offrir une plus grande étendue et agrandir l'espace vide entre le rivage et le quai qui sera rempli par les rebuts du moulin à scie en ce lieu, et qui servira plus tard à empiler le bois de construction.

On a construit et placé à l'extrémité du large du quai une pontée de 30 pieds de longueur et de 25 pieds de largeur, de façon à ce qu'elle puisse être facilement enlevée à l'automne et replacée au printemps pour servir aux bateaux d'un tirant d'eau de plus de 8 pieds.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $2,500.

CANNES-DE-ROCHES.

Cannes-de-Roches est une pêcherie qu'on trouve dans une anse, à 5 milles au nord-ouest de Percé, et à 2 milles de Corner-of-Beach. Tous les pêcheurs de Corner-of-Beach et des Chutes de Percé cherchent un refuge à Cannes-de-Roches, pendant les tempêtes.

Le brise-lames de 175 pieds de longueur construit en 1907, a dû être allongé de 90 pieds pour offrir un abri à un plus grand nombre de bateaux.

Pendant l'exercice dernier, on a assujéti, lesté et exhaussé jusqu'à 4 pieds au-dessus du niveau des basses eaux le crib construit en ce lieu en 1911.

Dépense, $1,027.63.

CAP-À-L'AIGLE.

Cap-à-l'Aigle est situé à environ 6 milles au-dessous de La-Malbaie, dans le comté de Charlevoix, et c'est l'une des stations estivales la plus fréquentée du Saint-Laurent.

Durant le présent exercice, on a fait de légères réparations, par intervalles, à la cale mobile du quai en ce lieu. Ces travaux ont été exécutés sous la surveillance du maître de quai.

La dépense pour le présent exercice 1912-13 s'est élevée à $26.80.

Le 26 décembre 1912, on a passé un marché avec M. Napoléon Trudel, le chargeant de la construction d'un nouveau massif de tête, au prix de $29,330.85. La livraison des matériaux nécessaires, qui ont coûté $1,770.30, a été faite.

CAP-CHAT.

Cap-Chat est la municipalité la plus considérable et la plus prospère des rives du Saint-Laurent, dans le comté de Gaspé, à 45 milles au-dessous de Matane, point terminal du chemin de fer de Matane, et ce lieu prendrait une importance considérable si l'on pouvait y offrir toutes les facilités pour charger et décharger les marchandises. Les coupes sur la rivière Cap-Chat rivalisent avec les plus belles étendues de bois de Gaspé; mais à l'exception du bois de bouleau blanc, utilisé pour la fabrique des bobines, elles n'ont pas encore été exploitées. On trouve dans la vallée de la rivière Cap-Chat en arrière des montagnes de Notre-Dame des terres labourables très riches.

Des barres de sable et le peu de profondeur d'eau à l'embouchure de la rivière y entravent la navigation.

On a donc résolu de construire un ouvrage en ce lieu, de façon à diriger le courant pour obtenir une profondeur d'eau de 12 à 14 pieds au-dessous du niveau des basses eaux dans le chenal d'accès principal, et pendant l'exercice dernier, on a construit un épi de 200 pieds de longueur et de 22 pieds de largeur au couronnement en encaissement à fruit de 1 dans 8, lequel on a chargé de pierres et achevé jusqu'au couronnement, à 2 pieds au-dessus du niveau du vieux massif établi à l'extrémité du rivage.

Dépense, $5,140.89.

CAP-SAINT-IGNACE.

Le village de Cap-Saint-Ignace, comté de Montmorency, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 46 milles en bas de Québec.

La paroisse, qui compte environ 3,000 habitants, possède plusieurs magasins et scieries, et une fabrique textile.

L'exportation des produits de la ferme est considérable, de même que celle du bois de commerce. L'eau est peu profonde à l'endroit de Cap-Saint-Ignace, et comme on n'y trouve pas un tirant d'eau suffisant, même aux phases des grandes marées, on crut devoir prolonger de 500 pieds l'appontement en ce lieu pour faciliter l'embarquement et le débarquement des marchandises.

En avril 1912, on passa un contrat pour l'exécution de ce prolongement, au prix de $11,400. Les travaux devaient consister en un encaissement à claire-voie de 500 pieds de longueur, de 22 pieds de largeur sur un tronçon de 414 pieds, et de 40 pieds de largeur sur le reste de l'ouvrage, à savoir: sur la longueur de l'avant-bloc, laquelle devait être de 86 pieds.

A la demande des parties intéressées, et pour empêcher l'accumulation des dépôts sédimentaires, on apporta quelques modifications au devis, afin de laisser dans l'ouvrage 4 ouvertures de 20 pieds, disposées à 100 pieds d'intervalle.

Commencés le 1er mai, les travaux furent achevés le 1er novembre 1912.

On dépensa en outre la somme de $78.80 pour améliorer l'abord.

La dépense totale pour l'exercice s'éleva à $11,961.80.

CAP-SANTÉ.

Cap-Santé, chef-lieu du comté de Portneuf, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à quelque 30 milles en haut de Québec.

Pendant le présent exercice, on a renouvelé presque entièrement le plancher du quai en ce lieu; de plus, 4 bornes d'amarrage et une défense, et réparé entièrement la partie du plancher en macadam.

Ces travaux ont été exécutés par intervalles durant l'été.

La dépense pour le présent exercice 1912-13, s'est élevée à $205.82.

CARLETON.

Carleton, comté de Bonaventure, est situé sur la rive nord de la baie des Chaleurs. C'est le centre d'affaires d'un district agricole important, et une station estivale très fréquentée.

Pendant l'exercice 1912-13, on a renouvelé le revêtement en bois brun des deux angles extérieurs du quai en ce lieu, et en outre le tablier à plusieurs endroits; on a réparé le hangar et achevé le lestage de l'ouvrage.

Dépense, $907.32.

CAUGHNAWAGA.

Dragage.

Caughnawaga ou Sault-Saint-Louis, comté de Laprairie, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, en face de la ville de Lachine, à 10 milles à l'ouest de Montréal, et à 15 milles à l'est de Beauharnois. Le chemin de fer du Pacifique-Canadien a ici une station appelée "Jonction Adirondack", à ½ mille du village, qui est presque entièrement habité par les Sauvages de la tribu des Iroquois. Caughnawaga possède un bureau de poste, deux églises (catholique romaine et méthodiste), treize magasins, une fabrique de crosses pour le jeu à la crosse, et le service du télégraphe et des messageries. 2,300 habitants.

Du 26 août au 12 septembre, la drague *N° 3* du ministère, a creusé à 6 pieds de profondeur le poste d'amarrage au quai du Gouvernement. Volume dragué, 1,082 yards cubes de tuf, de blocs erratiques et de petites roches. Largeur des tranchées, 25 pieds; profondeur, de 1 à 3 pieds; développement, 531 pieds; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 118½. Une partie des matières draguées a été déversée à 1 mille au large dans le fleuve, et le reste a été éjecté sur le quai; plus tard, on a nivelé

les matières éjectées pour le prix de $100, et on s'en est servi pour remblayage en arrière du quai. Ce dragage avait pour but de ménager un bassin d'amarrage et un chenal d'accès plus facile au quai du Gouvernement.

CHAPEAU.

Chapeau, petit village du comté de Pontiac, est situé dans l'île aux Allumettes, sur la rive nord de la rivière Ottawa. Le pont construit en ce lieu relie l'île à la terre ferme en franchissant le chenal Culbute.

En août 1911, on passa un marché avec la *Cleveland Bridge Engineering Company,* pour la construction de la superstructure en acier du pont et d'un chemin d'accès en béton armé en ce lieu. Ce pont, ouvert au public le 16 novembre 1912, comprend sept arches Warren à demi-ferme, de 80 pieds de longueur, établies sur substruction en béton, et deux remblais d'accès de 625 pieds de longueur, et un tablier en béton de 18½ pieds de largeur et de 574 pieds de longueur. La *Canadian Inspection and Testing Laboratories, Limited,* surveilla les travaux d'atelier et le chantier de construction.

Le 25 octobre 1912, on autorisa la dépense de $1,800 pour démolir la moitié sud du vieux pont et disposer des pierres autour de la base des piles neuves; pour les travaux aux nouveaux abords, y compris la pose d'une main courante en bois, et pour autres travaux urgents.

Par suite de la saison avancée, on se contenta d'améliorer temporairement les abords et d'y poser une main courante en bois.

Plus tard, vers la fin de l'exercice, on ne put poursuivre les travaux en ce lieu, vu que les fonds étaient épuisés, la somme disponible ayant été payée aux entrepreneurs.

Dépenses au 31 mars, $24,043.50.

CHATEAU-RICHER.

Château-Richer, village qui compte 1,800 habitants, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à quelque 15 milles en aval de Québec.

Pendant le présent exercice, on a achevé le prolongement du quai en ce lieu, et mis en place toutes les défenses et les échelles.

La longueur de ce prolongement est de 100 pieds; sa largeur, de 45 pieds, et sa hauteur de 20 pieds.

Commencés le 21 octobre, les travaux ont été achevés le 28 novembre 1912.

La dépense pour le présent exercice 1912-13, s'est élevée à $623.06.

CHENAL SAINT-PIERRE.

Dragage.

Le chenal Saint-Pierre sépare l'île Bouchard des îles Marie et Larose: trois des îles nombreuses qu'on trouve sur le fleuve Saint-Laurent entre les villages de Verchères et de Saint-Sulpice. La longueur de ce chenal est d'environ 1½ mille.

Du 27 mai au 11 juillet, la drague *Maberley* appartenant à la *General Improvement and Contracting Co.*, a dragué en forfait à l'extrémité ouest ou de Saint-Sulpice du chenal Saint-Pierre, enlevant quelque 24,481 verges cubes de glaise pour le prix de 19½ cents par verge cube, soit $4,773.80.

Largeur des tranchées, de 20 à 25 pieds; profondeur, de 1½ à 7 pieds; développement, 4,446 pieds courants; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 441. Décharges à une distance d'un demi-mille.

Ces travaux avaient pour objet de ménager un chenal de 8 pieds de profondeur et de 50 pieds de largeur pour raccourcir de 6 milles la distance entre Saint-Sulpice et Verchères, et en outre, pour offrir des facilités de chargement au trafic local.

CHICOUTIMI.

La ville de Chicoutimi, dans le comté du même nom, est située sur la rive sud de la rivière Saguenay, à 71 milles en amont de Tadoussac et à la tête de la navigation; c'est le terminus du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean. La Compagnie de navigation Richelieu et Ontario fait le service quotidien entre Québec et Chicoutimi.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $1,099.04, pour les réparations nécessaires en ce lieu, lesquelles ont consisté dans la réparation de deux tuyaux d'égout, établis à travers le quai, et dans le remplissage des espaces vides, causés par l'affaissement du lest qui avait été posé dans la partie neuve du quai.

Afin de permettre le dragage devant le quai à une profondeur de 18 pieds au-dessous du niveau des plus basses eaux, on a enfoncé quelques pilots à 15 pieds de profondeur dans le fond, le long de la face du quai, travaux qui ont entraîné une dépense de $1,246.64. Les gelées hâtives ont obligé l'interruption en novembre de l'enfoncement des pilots. Mais pendant l'hiver, on a dépensé la somme de $1,126 pour l'achat des pilots qui serviront à l'achèvement de ces travaux à l'ouverture de la navigation.

Commencés le 1er avril, les travaux ont été interrompus le 31 mars.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'élève à $3,471.68.

COMO.

Dragage.

Como, comté de Vaudreuil, est situé sur la rive sud du lac des Deux-Montagnes, vis-à-vis le village des Sauvages d'Oka, et sur la ligne secondaire du chemin de fer du Pacifique-Canadien à Ottawa, à 30 milles de Montréal. C'est l'un des débarcadères des vapeurs de la rivière Ottawa. Ce village possède une église (épiscopalienne), un bureau de poste et le téléphone. 628 habitants.

Du 7 au 25 mai, la drague *Saint-Louis* du ministère, a dragué à Como pour enlever une partie des matières éjectées l'automne précédent par le même bateau-dragueur dans ses opérations de dragage au creusement à 4 pieds d'un chenal d'accès vis-à-vis le chemin public qui mène à la station du chemin de fer.

Volume de glaise draguée, 2,875 verges cubes; largeur de la tranchée, 30 pieds; profondeur, de 3 à 4 pieds; développement, 790 pieds; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 125; décharges à une distance de ½ à ¾ de mille.

Le but de ce dragage était d'offrir des facilités de débarquement au bateau traversier entre Como et Oka, sur la rive opposée du lac des Deux-Montagnes.

CONTRECŒUR.

Contrecœur, municipalité et station du chemin de fer *Quebec, Montreal and Southern,* sur le fleuve Saint-Laurent, dans le comté de Verchères. Il y a à Contrecœur une église (catholique romaine), cinq magasins, une hôtellerie, une scierie, trois fromageries et beurreries, sept écoles, un bureau télégraphique et une messagerie. Les bateaux de la Compagnie de navigation Ontario et Richelieu, y font un service tri-hebdomadaire; on y a fait l'inauguration d'une usine de distribution d'eau en 1903. 1,681 habitants.

Le quai en ce lieu comprend:—

1. Un avant-massif en encaissement à parements jointifs de 82 pieds de longueur (sans compter le brise-glace de 14 pieds de longueur), de 32 à 40 pieds de largeur, et établi à 16½ pieds de hauteur dans 6 pieds d'eau à l'étiage.

2. Un abord en encaissement à parements jointifs de 180 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur au sommet, flanqué d'un brise-glaces sur toute sa longueur.

Les travaux en ce lieu pendant l'exercice, commencés le 21 octobre, ont été achevés le 30 novembre. Ils ont consisté dans le remplissage en pierre de l'avant-massif et la construction d'une cale à la face intérieure de l'avant-massif, et dans la pose d'un garde-fou démontable sur le côté est de l'abord. On a de plus abaissé et amélioré le chemin d'accès à l'abord et construit un trottoir en béton, de 200 pieds de longueur et de 4 pieds de largeur.

Dépense, $1,266.85.

COTEAU-LANDING.

Coteau-Landing, chef-lieu du comté de Soulanges, est situé sur les bords du fleuve Saint-Laurent, et sur la ligne du chemin de fer du Grand-Tronc, à 1½ mille de la station du Coteau, et à 36 milles de Montréal. Il y a en cet endroit une église (anglicane), un moulin à blé, cinq magasins, quatre hôtelleries, un élévateur pour le grain, les bureaux du télégraphe et du téléphone. C'est le principal port où s'expédie les grains. En été, le bateau y fait escale en se rendant à Montréal. Le canal Soulanges, reliant les lacs Saint-François et Saint-Louis, a son origine près du pont du Grand-Tronc, à Coteau, et se termine près du confluent de la rivière Ottawa et du fleuve Saint-Laurent, après avoir traversé tout le village. Ce canal remplace le canal de Beauharnois, et donne une grande importance à Coteau-Landing. Le village compte 578 habitants.

Le quai de Coteau-Landing comprend:—

1. Un avant-massif en encaissement à parements jointifs de 271 pieds 8 pouces de longueur, y compris un brise-glaces de 27 à 25 pieds, et atteignant 15 pieds 5 pouces de hauteur dans 10 pieds d'eau au niveau des basses eaux.

2. Un abord en encaissement à parements jointifs, de 92 pieds à 25 pieds.

3. Un abord à piles et travées de 790 pieds de longueur, et de 12 à 24 pieds de largeur, formé de 26 blocs en encaissement au-dessous du niveau des basses eaux, et à superstructure monolithe en béton au-dessus des basses eaux, supportant des poutres en acier en double T, et une plate-forme en bois de pin.

4. Un entrepôt de 41 x 20 pieds établi aux points d'intersection du massif de tête et de l'abord.

On commença en octobre 1910 la construction en béton de tout l'avant-massif, et en mai, il était presque entièrement achevé, comprenant un mur de ceinture en béton armé de 6½ pieds de hauteur, de 3 pieds d'épaisseur à la base et 1½ pied d'épaisseur au sommet. Il reste un tronçon de 90 pieds de longueur du mur de béton à exécuter pour l'achèvement de ces travaux.

L'achèvement de ce mur, avec le tablier en béton couvrant une superficie de 7,300 pieds carrés et l'établissement de six colonnes pour supporter l'entrepôt, sont compris dans le devis des travaux de 1912-13 en ce lieu, qui feront de ces quais un ouvrage permanent de première classe. Sur l'allocation de $2,500 dépensée pour cet ouvrage, on employa $1,435 pour la main-d'œuvre et pour les matériaux achetés pendant les mois de janvier, février et mars dernier, et le reste du montant, à savoir: $1,065 fut dépensé dans le cours d'avril et de mai.

CÔTE-SAINTE-CATHERINE.

Côte-Sainte-Catherine est un lieu de débarquement sur la rive sud du Saint-Laurent dans le comté de Laprairie, à environ 5 milles à l'ouest de la ville de Laprairie. Un bateau traversier fait le service journellement entre cet endroit et Verdun, sur le côté opposé.

Le quai commencé en ce lieu en octobre 1899, et achevé dans le cours du mois de juin suivant, au prix de $3,199.46, comprend un avant-massif en encaissement à parements jointifs, de 82 pieds de longueur et 20 pieds de largeur, pourvu d'un brise-glaces à son extrémité extérieure, et cet avant-massif est établi dans 6 pieds d'eau de

profondeur au niveau des basses eaux, et il comprend de plus, un abord en encaissement à parements jointifs de 115 pieds de longueur et de 18 pieds de largeur.

Pendant le mois de mai, on dépensa la somme de $20.56 pour l'achat de madriers de 3 pouces destinés aux réparations de la plate-forme du quai.

CROSS-POINT.

Cross-Point, comté de Bonaventure, est situé sur la rive nord de la rivière Ristigouche, vis-à-vis la ville de Campbellton, N.-B. Un bateau traversier fait chaque quart d'heure le service entre Cross-Point et Campbellton.

Pendant l'exercice 1912-13, on a renouvelé une partie de la cale du quai en ce lieu et aussi une partie du revêtement et du tablier et enfoncé quelques pilots à l'ex-

La dépense pour le présent exercice 1912-13, s'est élevée à $230.85.

Dépense, $462.51.

DESCHAMBAULT.

Deschambault, comté de Portneuf, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 40 milles au-dessus de Québec.

Durant le présent exercice, on a fait de légères réparations au plancher du quai en ce lieu, et renouvelé 4 défenses.

Ces travaux ont été exécutés par intervalles pendant l'été.

Le dépense pour le présent exercice 1912-13, s'est élevée à $230.85.

DESJARDINS.

Desjardins, dans l'île aux Allumettes, comté de Pontiac, se trouve sur la rive nord de la rivière Ottawa, vis-à-vis la ville de Pembroke, Ont.

On a fait les réparations du quai en ce lieu, du 21 septembre au 1er octobre. On a posé une plate-forme en madriers de 2 pouces, de 2 pieds de largeur des deux côtés de l'abord dans le sens de la longueur. On a renouvelé le tablier au moyen de madriers de 3 pouces de la partie ouest du débarcadère, couvrant une superficie de 30 x 70 pieds. On a posé une couche de peinture sur les murs extérieurs de l'entrepôt et deux couches sur le toit et les corniches.

Plus tard vers la fin de mars, on a fait d'autres réparations qui ont consisté dans le renouvellement de 5 défenses en pièces de bois de 12 x 12 pouces et de 12 pieds de longueur.

Dépense au 31 mars, $531.47.

DODD'S-LANDING.

Dodd's-Landing, comté de Labelle, est situé sur la rivière du Lièvre, à 15 milles en amont de Buckingham.

Du 17 au 29 juillet, on construisit un entrepôt de 12 x 12 pieds, et une passerelle de 12 pieds de largeur et de 15 pieds de longueur, sur le débarcadère flottant en ce lieu; on y posa aussi deux poteaux d'amarrage.

Dépense au 31 mars, $121.10.

DORION.

Dragage.

Dorion ou Gare-Vaudreuil, comté de Vaudreuil, et station du chemin de fer du Grand-Tronc, se trouve à 24 milles de Montréal. Ce village possède un bureau de poste, trois magasins et deux hôtelleries. 300 habitants.

Du 11 au 23 novembre, la drague *N° 3* du Ministère, a dragué à Dorion, pour commencer le creusement d'un chenal de 5 pieds de profondeur et de 50 pieds de largeur en face du chemin public qui sépare les terres Labelle et McKay.

Quantité des substances draguées, 2,419 verges cubes de glaise, compacte, cubée au chaland. Largeur des tranchées, de 15 à 30 pieds; profondeur, de 3 à 6 pieds; développement, 456 pieds; nombre d'heures employées au dragage, 60½. Décharges à une distance de ¾ de mille au large. Le but de ce dragage était d'offrir des facilités de débarquement au bateau traversier qui fait le service entre Dorion et l'île Perrot à l'opposite.

La saison avancée a empêché l'achèvement des opérations, qui ont été suspendues le 23 novembre, laissant dans les tranchées un volume à enlever de 1,660 verges cubes.

DORVAL.

Dragage.

Gare-Dorval, village avec bureau de poste du comté de Jacques-Cartier, et station des chemins de fer du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc, se trouve à 10 milles de Montréal. Ce village possède deux églises (catholique et épiscopalienne), un magasin et une hôtellerie. 481 habitants.

Du 16 septembre au 8 novembre, la drague *N° 3* du Ministère, a dragué à Dorval pour achever le creusement à 8 pieds de profondeur d'eau, commencé dans l'automne de 1911, du poste d'amarrage en face du *Royal Saint Lawrence Yatch Club.*

On a enlevé quelque 11,896 verges cubes de glaise et de sable cubées au chaland. Largeur moyenne des tranchées, de 20 à 25 pieds; profondeurs, de 1 à 6½ pieds; développement, 2,854 pieds courants; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 297. Décharges à une distance de 1½ mille.

Le but de ce dragage était de ménager un poste d'amarrage assez spacieux pour accommoder les nombreux bateaux automobiles et à voiles des membres du club.

DOUGLASTOWN.

Douglastown, comté de Gaspé, dont les habitants au nombre de 1,700 environ, s'occupent à la pêche et à l'agriculture, est situé sur une éminence, du côté sud de l'embouchure de la rivière Saint-Jean.

On a construit en ce lieu un tronçon du débarcadère à la hauteur du couronnement, d'une longueur de 295 pieds à partir du rivage. Ce tronçon comprend des caissons de 22 x 27 pieds avec travées de 22 pieds, lesquels on a établis sur un fondement de clayonnage reposant sur le sable.

Dépense, $5,199.90.

ÉCHAFAUD-AUX-BASQUES.

Echafaud-aux-Basques, est le nom d'une baie qui se trouve sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à quelque 6 milles en amont de l'embouchure de la rivière Saguenay.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $500 pour l'enlèvement de blocs erratiques qui rendaient difficile l'entrée de la baie aux goélettes faisant le cabotage en ces lieux.

Commencés le 1er août, les travaux ont été achevés le 31 août.

ESCOUMAINS.

Escoumains, comté de Saguenay, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 27 milles au-dessous de Tadoussac. L'exploitation du bois en ces lieux a donné à Escoumains une importance considérable.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $759.04, pour la réparation du revêtement de la partie est du quai à Escoumains, et pour la construction d'un caisson angulaire de 48 x 60 x 23 pieds et d'une hauteur moyenne de dix pieds, qu'on a

établi à l'extrémité du rivage du quai. Ce caisson a été construit pour protéger le bâtiment disposé en entrepôt et en salle d'attente, contre l'action de la mer durant les tempêtes de l'est. On a de plus appliqué trois couches de peintures grise sur ce bâtiment.

Commencés le 26 juin, les travaux ont été achevés le 27 juillet.

FABRE.

Fabre, centre agricole qui compte 1,000 habitants, est situé sur la rive est du lac Temiskaming, comté de Pontiac, à 11 milles au sud de Ville-Marie.

Les chiffres du trafic pendant la saison de 1912, montrent que 449 tonnes de marchandises ont été livrées au quai en ce lieu, et que 524 tonnes de marchandises y ont été expédiées.

On construisit un prolongement sur pilotis de 72 x 32 pieds, au quai de Fabre. On exhaussa de 3 pieds l'abord sur pilotis et le débarcadère et l'on se procura les matériaux nécessaires pour la construction d'un nouvel entrepôt de 56 x 24 pieds. Commencés le 12 août, les travaux ont été exécutés par intervalles, vu que les ouvriers étaient obligés de quitter l'ouvrage pour s'occuper aux travaux des champs pendant la récolte, et ils furent interrompus le 30 novembre, vu qu'on considéra qu'ils pourraient être achevés plus rapidement dans le cours du mois de mars. On acheta le bois rond devant servir à la construction d'un bordage pour protéger le débarcadère contre les glaces, et l'on acheta de plus le fer nécessaire aux travaux en ce lieu, lesquels on poursuivit du 1er au 31 mars. On acheva tous les ouvrages en bois, excepté la construction de l'entrepôt et la pose des garde-fous, on recépa les pilots du vieux brise-glaces. Ce nouvel ouvrage, lequel sera achevé pendant la saison de 1913, s'étend au large sur une longueur de 600 pieds, avec un tirant d'eau de 20 pieds à son extrémité extérieure, qui se trouve à 5 pieds au-dessus du niveau des eaux de la saison pluvieuse, cote 588.5. L'ouvrage comprend un massif de tête de 88 x 80 pieds; un abord sur pilotis de 16 x 160 pieds, une chaussée d'accès en enrochements et en terres, de 16 pieds de largeur au sommet et d'une longueur de 360 pieds, construite en prolongement d'une autre chaussée établie et clôturée sur une distance de quelque centaines de pieds à partir du chemin public. On érigea de plus, deux entrepôts de 56 x 24 pieds et de 24 x 16 pieds respectivement et l'on posa les garde-fous nécessaires. L'ouvrage sur pilotis est protégé contre l'action des glaces par un bordage en bois rond de 608 pieds de longueur, disposé sur une hauteur d'environ 5 pieds au-dessous de la cote 584.

Dépense au 31 mars, $4,169.76.

FASSETT.

Fassett, village du comté de Labelle, est situé sur la rive nord de la rivière Ottawa et sur la ligne du chemin de fer du Pacifique-Canadien. 1,000 habitants.

Le quai de rive, sur pilotis en ce lieu, entrepris par MM. T. et J. Moran, a été achevé le 1er avril 1912. On a autorisé la dépense de $450 pour améliorer le chemin d'accès au quai, et MM. T. et J. Moran ont exécuté ces travaux qui ont consisté dans des déblais et le ripage, le desséchement et la garniture de la voie.

Dépense au 31 mars, $426.

FORT-WILLIAM.

Fort-William, comté de Pontiac, est situé sur la rive nord de l'Ottawa, à 14 milles à l'ouest de Pembroke, Ont. Sa population qui comprend les habitants du district agricole environnant, est de 800 âmes.

Dans le cours du mois de juin, l'entrepreneur C. L. McCool, a achevé la construction d'un quai de rive en ce lieu, lequel s'étend sur une longueur de 289 pieds jusqu'à ce qu'il atteigne un tirant d'eau de 13 pieds au débarcadère. La longueur de ce débarcadère est de 101 pieds, et il est établi à 8 pieds au-dessus des basses eaux.

On a de plus autorisé la dépense de $425.25, pour améliorer le chemin d'accès à l'abord; ces travaux ont été achevés et reçus le 29 novembre.

Dépense au 31 mars, $1,824.80.

GARTHBY.

Garthby, comté de Wolfe, est située sur la rive est du lac Aylmer, dans le fond de la baie Ward. C'est une station sur la ligne du chemin de fer Québec Central, à 47 milles de Sherbrooke. Ce village possède quatre magasins, un étal, une forge, deux moulins à scie, une église, une hôtellerie, et c'est le centre d'expédition du commerce de bois qui est considérable dans les environs.

A sa session dernière, le Parlement vota la somme de $500, pour achever le prolongement du quai en ce lieu, et le 4 avril 1912, on reçut l'autorisation de dépenser cette somme à la journée.

Commencés le 20 juillet 1912, les travaux ont été achevés le 8 août 1912, et ils ont consisté dans le nivellement de l'avant-bloc en encaissement qui s'était affaissé, la partie extérieure se trouvant à 3 pieds plus bas que la partie intérieure; dans le planchéiage de cet avant-bloc par des madriers de 3 pouces; dans le revêtement de ses angles extérieurs au moyen de plaques de fer, et dans le nivellement du chemin d'accès au moyen de pierres recouvertes de gravier, et dans la construction d'un abri de 20 pieds de longueur et de 10 pieds de largeur à toit en bardeaux, qu'on a établi sur le vieux massif de tête, et finalement dans la réparation du débarcadère des basses eaux.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé 4,992 pieds m.p. de bois de pin, 2,570 pieds m.p. de bois d'épinette blanche, 90 yards cubes de gravier et 650 livres de fer.

La dépense totale pendant l'exercice 1912-13, s'est élevée à $497.49.

GASPÉ.

L'ouvrage en eau profonde qu'on doit construire dans le bassin profond extérieur, à Adam's-Bluff, terminus du chemin de fer *Quebec Atlantic and Western,* à un mille et demi du village de Gaspé, a été commencé dans le cours de l'été dernier par l'entrepreneur Horace Dusseault.

On a construit la chaussée d'accès en enrochements, et le premier ouvrage en encaissement de 140 x 45 pieds.

En outre, on a construit jusqu'à une hauteur de 4 et 8 pieds au-dessus du niveau des basses eaux le massif de tête, d'une extrémité à l'autre.

Le dernier état d'avancement des travaux portait la dépense à $223,849.30.

GEORGEVILLE.

Georgeville, comté de Stanstead, est une municipalité scolaire, située sur la rive est du lac Memphramagog, à 11 milles de Magog qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée. La population permanente de ce village est de 200 âmes, laquelle s'augmente à 300 en été, par les gens que la beauté du site y attire. On compte en ce lieu cinq magasins, une hôtellerie de tempérance, deux églises, un bureau de poste et le téléphone. En hiver, les communications avec Magog et Smith's-Mills se font en voiture; en été, deux bateaux à vapeur font le trajet deux fois par jour entre Newport, Vt., et Magog. Le long du lac, on trouve un grand nombre de cottage qui s'alimentent à Georgeville. La région environnante est habitée par de riches cultivateurs, et tout le trafic, dans un rayon de cinq milles, converge sur Georgeville. Toutes les marchandises, en été sont expédiées par les bateaux, et les passagers, dans ce district, se servent de cette voie navigable pour voyager.

Pendant la session dernière, le Parlement a voté la somme de $1,200, pour la réparation des ouvrages en ce lieu, et le 4 avril 1912, on a reçu l'autorisation de dépenser cette somme à la journée.

Commencés le 21 juin 1912, les travaux ont été poursuivis par intervalles jusqu'au 31 mars 1913, et ils ont consisté dans la réparation du débarcadère des basses eaux qui avaient été endommagé par les glaces, dans le nivellement de la plate-forme en gravier du quai qui avait été dégradée par les hautes eaux au printemps, et dans l'excavation de la partie de l'ouvrage où l'on doit poursuivre l'exécution d'un mur en béton, et dans la construction des fondements de ce mur, mi-partie en encaissement et mi-partie sur pilotis. Les hautes eaux extraordinaires de l'été dernier ont empêché l'établissement de la superstructure du mur en béton, et il a fallu construire un crib provisoire pour servir au bassin du lieu en attendant l'abaissement des eaux.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé 44 pilots en bois d'orme, 6,000 pieds m.p. de bois d'épinette blanche, 552 pieds m.p. de pruche, 360 pieds m.p. de bois de bouleau, 60 charges de gravier et 2,217 livres de fer. On a fait l'achat de 268 sacs de ciment et de 67 verges cubes de gravier qui serviront dans l'exécution de la partie en béton de l'ouvrage l'été prochain, si l'état du niveau des eaux le permet.

La dépense totale pendant l'exercice 1912-13, s'est élevée à $1,142.71.

GLEN-ALMOND.

Glen-Almond, village du comté de Labelle, est situé sur la rive est de la rivière du Lièvre.

On construisit sur le débarcadère flottant à Glen-Almond, un entrepôt de 12 x 12 pieds, et une passerelle de 12 pieds de largeur et de 15 pieds de longueur, et on établit de plus deux poteaux d'amarrage en fonte sur le débarcadère; on exécuta ces travaux du 20 mai au 28 juin.

Dépense au 31 mars, $121.10.

GRANDS-MECHINS.

Grands-Méchins, aussi appelé Saint-Edouard des Méchins, comté de Rimouski, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 35 milles au-dessous de Matane. Grands-Méchins compte 1,000 habitants, tous pêcheurs ou bûcherons.

Les communications s'y font par eau presque exclusivement. On trouve à Grands-Méchins un très beau havre, où se rendent un grand nombre de bâtiments pour s'y mettre à l'abri.

Pendant l'exercice 1912-13, on a nivelé la chaussée d'accès au quai en ce lieu sur une longueur de 64 pieds et une largeur de 20 pieds. En outre, on a construit un prolongement pour y ménager une cale. Ce prolongement est de 40 pieds de longueur sur 16 pieds de largeur; sa hauteur moyenne est de 20 pieds, et on l'a chargé de pierres. On a de plus posé sept bornes d'amarrage et quelques échelles.

Dépense, $999.90.

GRAND-NORD, EN BAS.

Dragage.

Grand-Nord se trouve sur le fleuve Saint-Laurent, à quelque 6 milles au-dessous de Berthierville. C'est le port qui dessert le village de Saint-Barthélemi à 4 milles dans les terres; les bateaux de la ligne de navigation Richelieu et Ontario, qui font le service entre Montréal et Trois-Rivières, s'arrêtent régulièrement au quai de Grand-Nord.

Saint-Barthélemi se trouve dans le comté de Berthier. Le chemin de fer du Pacifique-Canadien y a une station distante de 1½ mille du village, située à 67 milles à l'est de Montréal. Ce village possède une église (catholique romaine), un bureau de poste, dix magasins, deux hôtelleries, deux moulins à scie, quatre moulins à farine et le service du télégraphe et des messageries. Population de la paroisse 2,325 âmes; popula-

tion du village, 920 âmes (1909). Le foin et les laiteries de Saint-Barthélemi jouissent d'une belle renommée.

Du 13 mai au 24 juin, la drague *N° 3* du Ministère a dragué à Grand-Nord pour approfondir à 6 pieds une petite rivière qui se jette dans le Saint-Laurent à environ ⅔ de mille du quai de la ligne de navigation Richelieu et Ontario.

Sur le volume de 10,062 verges cubes de matières draguées, on a déversé à ¾ de mille au large quelque 3,983 verges cubes et éjecté le reste. Largeur de la tranchée, 25 pieds; profondeur, de 12 à 8 pieds; développement, 1,065 pieds courants; nombre d'heures employées au dragage, 207½.

Le but de ce dragage était d'offrir un petit chenal d'accès bien abrité et un poste d'amarrage à quelque 20 barges à foin et à deux barges à charbon.

GRANDE-RIVIÈRE.

Grande-Rivière, comté de Gaspé, est le nom d'un lieu de pêche considérable à quelque 21 milles au sud-ouest de Percé.

Pendant l'exercice 1910-11, on a construit des piles en béton armé, pour achever la fortification de l'ouvrage, et couvrant une superficie de dix mille pieds; mais faute de l'outillage nécessaire, dont la commande n'avait pas été livrée à temps, on n'a pas pu mettre ces piles en place. On a employé un scaphandrier et son aide durant trois semaines pour enlever des obstructions, et pour boucher provisoirement des ouvertures sur une longueur de 300 pieds à l'extrémité extérieure, au moyen d'environ 400 sacs de ciment.

Comme il a été mentionné dans des rapports précédents, les pièces de parement en bois, ayant été rongées par les tarets, furent emportées par la mer avec la plus grande partie du lest placées dans la section extérieure, entre les plates-formes de soutènement. On a établi une palée de bois d'épinette blanche pour consolider la construction, mais le tout a été emporté par l'action de l'eau accumulée en arrière des compartiments vides.

Dans l'automne de 1911, les compartiments des façades extérieures ont été déchargés de leur lest; la plate-forme à lest supérieure a été enlevée, et les compartiments inférieurs ont été complètement nettoyés des pierres et de la vase qui s'y étaient accumulées. Les parois de ces compartiments furent revêtus de madriers et de grosse toile pour y poser le béton. Trois compartiments de l'extrémité extérieure du quai ont été remplis de béton jusqu'au niveau moyen des basses eaux.

En novembre 1911, pendant les violentes tempêtes d'automne, la superstructure de la jetée a été partiellement détruite, et on a découvert après un examen complet par un scaphandrier compétent, qu'en outre des ouvrages en béton les séparations coûteraient $10,000. Il fallait exécuter immédiatement des réparations provisoires qui entraînèrent une dépense de $684.42.

Pendant l'exercice on a dû employer un scaphandrier pour continuer l'exécution des travaux commencés en 1911, et ce, sur une longueur de 30 pieds, et pour enlever les débris et les pierres de lest contre les parois de l'ouvrage, de façon à pouvoir les revêtir par des pièces de bois d'épinette blanche de 10 x 12 pouces, jusqu'au franc-banc de roc, et pour replacer le lest afin d'empêcher la superstructure d'être emportée. Le revêtement ci-dessus a une longueur de 100 pieds. On a nivelé la plate-forme de l'appontement et exécuté quelques autres légères réparations.

Dépense, $5,464.65.

GRINDSTONE.

On a renouvelé 10 pièces du revêtement de l'appontement en ce lieu, et déposé 30 verges cubes de lest dans l'abord. On a exhaussé la partie extérieure de l'appontement, de 1½ pied sur une longueur de 50 pieds, laquelle on a lestée au moyen de 25 verges

cubes de pierres, et planchéiée. On a achevé la construction de l'entrepôt, et on l'a planchéié sur un espace de 30 x 22 pieds, puis peinturé et blanchi.

Dépense, $353.24.

GRONDINES.

Grondines, comté de Portneuf, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent à 48 milles au-dessus de Québec.

Pendant le présent exercice 1912-13, on a enlevé un bloc erratique de 8 pieds de diamètre, que les glaces avaient entraîné devant le quai, le printemps dernier.

La dépense s'est élevée à $123.18.

GROSSE-ÎLE.

La Grosse-île est située dans le fleuve Saint-Laurent, à quelque 30 milles en aval de Québec.

Le Gouvernement du Canada se sert de ce lieu pour la quarantaine que doivent faire les vaisseaux remontant le Saint-Laurent.

Quai ouest.

Comme les choses existent aujourd'hui, le passage entre les bateaux et l'île se fait au moyen d'une passerelle qui suffit pour accommoder quelques passagers seulement; mais quand il y a un grand nombre de voyageurs, parfois de 2,000 à 3,000, le débarquement ou l'embarquement s'y fait avec lenteur et cause des ennuis qui n'existeraient pas si l'on y trouvait de plus grandes facilités. C'est pourquoi, on a cru qu'il était désirable d'agrandir le quai de l'ouest, quant à présent du moins, de façon à ce que les bateaux puissent y accoster en aucun temps, et débarquer les immigrants et leurs bagages le plus tôt possible.

Dans ce but, on passa un contrat pour la construction d'un prolongement à ce quai, de 200 pieds de longueur et de 50 pieds de largeur, offrant une profondeur d'eau de 26 pieds au-dessous du niveau des basses eaux des grandes marées. Le caisson de fondement de cet ouvrage ayant été mis en place tard à l'automne, on a dû retarder son achèvement jusqu'au printemps suivant. L'ouvrage est en encaissement à claire-voie, revêtu de madriers de 6 pouces d'épaisseur.

Quai de l'hôpital.

Ce quai est situé à l'extrémité est de l'île, tout près de l'hôpital, et il servait au débarquement des malades. Pendant l'exercice dernier, on a démoli un tronçon de 100 pieds de longueur, sur une hauteur de 5 pieds, de la superstructure de la partie extérieure du quai, lequel s'était affaissé d'environ 4 pieds en son milieu, et on l'a reconstruit au moyen de longrines et de traversines. Ces travaux ont été exécutés pendant le mois de novembre et ils ont entraîné une dépense de $1,499.04.

GROSSE-ROCHE.

Grosse-Roche, dans la paroisse du Sacré-Cœur, comté de Saguenay, est situé sur la rive est de la rivière Saguenay, à 9 milles de Tadoussac.

Pendant la session dernière, le Parlement vota la somme de $1,500, pour les réparations du quai en ce lieu.

Durant l'exercice dernier, on dépensa la somme de $1,074.10, pour renouveler des pièces de parement de la face du quai, sur une longueur de 60 pieds, et du côté nord, sur une longueur de 45 pieds; on revêtit le quai sur une longueur de 65 pieds, à sa pleine hauteur au moyen de pièces de bois dur de 6 pouces; on renouvela le plancher à l'extrémité du rivage, sur une longueur de 100 pieds et une largeur de 20 pieds, et

celui de l'abord sur une distance de 50 pieds et une largeur de 16 pieds, par des madriers de 3 pouces.

Commencés le 9 juin, les travaux furent achevés le 9 octobre.

HAVRE-D'HARRINGTON.

Le havre d'Harrington, se trouve sur la côte du Labrador canadien, à environ 660 milles de Québec. Le village d'Harrington compte environ soixante familles, deux églises protestantes et un hôpital.

Pendant la session dernière du Parlement, on vota la somme de $2,000, pour continuer les travaux du prolongement du quai en ce lieu.

Commencés le 22 juillet, les travaux furent interrompus le 9 octobre. Les travaux ont été exécutés en régie.

La dépense pendant l'exercice dernier, s'est élevée à $1,781.61.

HIGH-FALLS.

La drague du Ministère *N° 2,* a travaillé à High-Falls, sur la rivière du Lièvre, du 15 au 24 août, dans le chenal d'accès à la pontée ouest du débarcadère, et elle y a pratiqué des tranchées sur un développement de 295 pieds et une largeur de 22 pieds.

Ces travaux avaient pour but de permettre le déchargement du ciment et autres matériaux pour servir à l'installation à Hautes-Chutes de la *James MacLaren, Dam & Power Development Company;* mais il a été entendu que le chemin de portage très long à parcourir sur la rive est, serait abandonné pour se servir du chemin plus court sur la rive ouest, de façon à utiliser le chenal ainsi amélioré pour le débarquement au pied des chutes.

On a extrait un volume de 2,012 verges cubes d'argile (cubage au chaland), à la profondeur du plafond, savoir à 7 pieds.

HUDSON.

Hudson, comté de Vaudreuil, est situé sur la rive sud de la rivière Ottawa, et sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien (ligne courte), à 9 milles de Vaudreuil, et à 35 milles de Montréal. C'est un endroit où s'arrêtent les bateaux à vapeur d'Ottawa. Ce village possède un bureau de poste, une église (méthodiste), une église (catholique romaine), les bureaux du téléphone, du télégraphe et de la compagnie des messageries, un tissage de laine, une hôtellerie et deux magasins. C'est la station estivale favorite des citoyens de Montréal, 500 habitants.

Le débarcadère ou appontement public construit à Hudson en 1901-2, comprend:

1. Un avant-massif en encaissement de 102 pieds x 19 pieds 6 pouces établi à 18 pieds de hauteur dans 8 pieds d'eau à l'étiage.

2. Un abord en pierre de 126 pieds de longueur et de 42 à 20 pieds de largeur au sommet, à talus empierrés, de 1 dans 1, de chaque côté, et avec garde-fou.

3. Un entrepôt de 24 x 18 pieds ½, érigé près de l'intersection amont de l'abord et de l'avant-massif.

Les travaux exécutés cette année en ce lieu, consistèrent dans l'amélioration du chemin d'accès à partir du chemin public; c'est-à-dire, dans son exhaussement de 12 à 24 pouces sur une longueur de 500 pieds et une largeur de 20 pieds.

On le consolida au moyen d'un lit de galets posés à la main de 12 à 18 pouces d'épaisseur, et d'une couche supplémentaire de gravier, de 6 à 9 pouces d'épaisseur, formant couronne de 9 pouces, et on affermit le tout au moyen d'un rouleau de quatre tonnes.

On exécuta ces travaux à la journée.

Commencés le 28 mai, les travaux furent achevés le 20 août.

Dépense, $999.50.

HUDSON.

Dragage.

Hudson, comté de Vaudreuil, est situé sur la rive sud de la rivière Ottawa, et sur

Du 4 juin au 5 juillet et du 13 au 20 août, la drague *Nipissing* du Ministère a dragué à Hudson devant le quai du Gouvernement. On a enlevé quelque 4,139 verges cubes de vase, de roches erratiques et de roc désagrégé, pour creuser un chenal d'accès à 8 pieds de profondeur au-dessous du zéro de l'échelle d'eau établie en ce lieu. Largeur des tranchées, de 20 à 25 pieds; profondeur de 1 à 4 pieds; développement, 2,005 pieds courants; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 220½. Décharges à 1 mille de distance au large.

Le but de ce dragage était d'offrir de meilleures facilités d'accès au quai du gouvernement.

HULL.

Hull, chef-lieu du comté de Wright, est situé sur la rivière Ottawa vis-à-vis la ville d'Ottawa. Hull compte 18,200 habitants.

On a fait des réparations de l'appontement permanent construit en ce lieu il y a quelques années à l'usage du trafic public; on a restauré les divers chemins d'accès, les garde-fous, et les portes de l'entrepôt. On a employé deux cent soixante-huit tonnes de pierres concassées pour exhausser en partie et regarnir la chaussée d'accès; on a renouvelé 15 poteaux de l'appontement, et rectifié et renouvelé les tronçons endommagés des garde-fous sur 2,370 pieds courants. Ces réparations ont été exécutées du 6 au 23 novembre.

Le trafic considérable toujours grandissant en ce lieu, lequel en 1912, comprit 10,500 tonnes de sable et 1,100 tonnes de marchandises variées, rendit très difficile les réparations de la chaussée d'accès.

Dépense au 31 mars, $470.92.

IBERVILLE.

Dragage.

Iberville est une municipalité, dans le comté du même nom, qui se trouve sur la rivière Richelieu, vis-à-vis de la ville de Saint-Jean, et sur les chemins de fer Vermont-Central et Pacifique-Canadien. La ville possède deux églises (épiscopalienne et catholique romaine), treize magasins, deux fonderies de fer, sept hôteleries, trois poteries de pierres tumulaires, une fabrique de voitures, deux succursales de banque et le service du télégraphe et des messageries. 1,512 habitants.

Du 20 au 25 mai, la drague *Richelieu* du ministère, a dragué à Iberville, directement en amont du pont du chemin de fer Vermont-Central, vis-à-vis la propriété de M. Eugène Roy.

On a enlevé et éjecté quelque 1,741 verges cubes de glaise, à partir de la rivière Richelieu dans la direction du rivage, pour approfondir un chenal à 8 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'eau, sur une largeur de 40 pieds et une longueur d'environ 75 pieds. Largeur moyenne des tranchées, 22 pieds; profondeur, 4½ pieds; développement, 354 pieds; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 31.

Le but de ce dragage était d'offrir un chenal d'accès plus facile au quai de M. Roy, ce dernier s'engageant à permettre au public l'usage du quai sans jamais exiger le péage.

ÎLE AUX CASTORS.

Dragage.

L'île aux Castors est l'une des nombreuses îles qu'on trouvent à la tête du lac Saint-Pierre, entre Sorel et Berthierville.

Le chenal du Castor sépare l'île aux Castors de l'île Pads.

Du 12 novembre au 23 novembre, la drague *Saint-Louis* du ministère, a dragué à l'île aux Castors, vis-à-vis la propriété de M. Rémi Hérard, à un demi-mille en amont de l'église paroissiale de l'île du Pads.

On a enlevé quelque 1,794 verges cubes de glaise qu'on a déversée à une distance de ¼ de mille au large. Largeur des tranchées, 30 pieds; profondeur, de 2 à 7 pieds; développement, 363 pieds; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 76.

Ce dragage avait pour objet d'approfondir à 6 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'eau, un haut-fond qui obstruait la navigation entre les chenaux nord et sud du Castor.

La saison avancée a empêché l'achèvement de ces travaux, laissant quelque 7,600 verges cubes de matières à enlever (cubage *in situ*).

ÎLE AUX GRUES.

L'île aux Grues, comté de Montmagny, se trouve dans le fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis du cap Saint-Ignace, à 30 milles au-dessous de Québec. L'île aux Grues compte 800 habitants qui s'occupent principalement à l'agriculture, mais dont un grand nombre possèdent des goélettes et autres vaisseaux.

Pendant l'exercice 1912-13, on a dépensé la somme de $149.01, pour réparer le plancher du quai en ce lieu, afin d'en permettre l'usage sans danger en attendant les autres réparations.

ÎLE DE BONAVENTURE.

Petite Bonaventure.

L'île de Bonaventure, comté de Bonaventure, se trouve sur la rive nord de la baie des Chaleurs.

C'est une colonie de pêcheurs située entre le village de Bonaventure et Saint-Charles de Caplan.

Pendant l'exercice 1912-13, on a exécuté de légères réparations au brise-lames.

Dépense, $84.32.

ÎLE DOWKERS.

Dragage.

L'île Dowkers ou Lynch, se trouve au fond du lac Saint-Louis, entre l'île Perrot et l'île de Montréal, et à environ 3 milles en aval ou à l'est de Saint-Anne de Bellevue.

Du 23 août au 5 septembre, la drague *Nipissing* du ministère, a dragué directement en amont de l'île Dowkers, pour approfondir un haut-fond qui obstruait le côté sud du chenal principal de 9 pieds de profondeur d'eau qui s'étend à Lachine à partir de Sainte-Anne.

On a enlevé quelque 987 verges cubes de petites roches, de blocs erratiques et de glaise cubés au chaland, pour atteindre une profondeur d'eau de 10 pieds. Largeur des tranchées, 28 pieds; profondeur de 1 à 1½ pied; développement, 758 pieds; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 73. Décharges à une distance d'un mille.

Vu la dûreté des matières à draguer, la drague *Nipissing,* n'a pu enlever qu'environ ⅓ du haut-fond, laissant à une drague plus puissante le travail de l'enlèvement des 4,000 verges cubes qui restent à draguer.

ÎLE-PERROT-SUD.

Ile-Perrot-Sud, comté de Vaudreuil, localité desservie par la poste, est située à 3 milles de Sainte-Anne de Bellevue, qui est une station sur la ligne secondaire directe, entre Montréal et Ottawa, du chemin de fer du Pacifique-Canadien, et aussi une station sur la ligne principale du Grand-Tronc, à 21 milles à l'ouest de Montréal.

Le quai construit de 1886 à 1890, à Ile-Perrot-Sud, comprend :—

1. Un avant-massif en encaissement de 118 pieds 8 pouces de longueur, et de 30 pieds de largeur, pourvu d'une aile de 34 x 16 pieds en arrière de son extrémité est, et d'un brise-glace; la face extérieure du quai est établie dans 8 pieds d'eau de profondeur au-dessous du niveau de l'étiage.

2. Un abord de 407 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, formé de 9 caissons, et de travées variant en largeur de 12 à 25 pieds, avec garde-fou de chaque côté.

3. Une chaussée d'accès en pierres de 203 x 16 pieds à talus de 1 pour 1, ménagée à pierres perdues de chaque côté.

4. Un entrepôt de 16 x 20 pieds, érigé à l'intersection est de l'avant-massif et de l'abord.

Pendant le cours des mois de mai, juin et juillet, on a fait des réparations en général au quai en ce lieu de façon à le rendre propre au service public. Ces réparations ont consisté à remettre en place une travée qui avait été soulevée par les glaces; à renouveler des pièces défectueuses de 12 x 12 pouces et de 6 x 8 pouces, et à améliorer le plancher.

Dépense, $219.87.

ÎLE-VERTE.

Le village de l'Ile-Verte, comté de Témiscouata, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 16 milles au-dessous de la Rivière-du-Loup, et à 130 milles à l'est de Québec.

Les grandes marées atteignent ici 19 pieds, et les petites marées 12 pieds.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $2,499.96, pour la reconstruction d'un tronçon de 400 pieds de longueur, de 20 pieds de largeur et de 4 pieds de hauteur de la superstructure de l'appontement en ce lieu.

Commencés le 3 juillet, les travaux ont été achevés le 24 août 1912.

KAMOURASKA.

Le village de Kamouraska, dans le comté du même nom, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 90 milles en bas de Québec; c'est une station estivale très connue et très fréquentée. 1,500 habitants environ.

Les grandes marées atteignent ici 19½ pieds de hauteur et les petites marées 12 pieds.

Afin d'offrir plus d'espace pour l'empilement du bois de construction et autre qu'on transporte en ce lieu de la rive nord, on résolut de construire un prolongement au quai, des dimensions suivantes :—

Longueur, 75 pieds; largeur, 45 pieds, sur une hauteur de 25 pieds, lequel on construira en encaissement à parements jointifs, et placera à l'extrémité extérieure du quai qui existe en ce lieu et sur le même alignement.

Des soumissions ont été proposées le 31 octobre 1912, mais les travaux n'ont pas encore été adjugés.

Pendant le mois de novembre de l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $200 pour les réparations en général du quai, lesquelles ont consisté dans le renouvellement des pièces rompues du plancher et dans la réparation de la cale à l'extrémité extérieure de l'ouvrage, et en outre dans le renouvellement de deux bornes d'amarrage.

KNOWLTON-LANDING.

Knowlton-Landing, comté de Brome, est situé sur la rive ouest du lac Memphramagog, à environ 11 milles par eau, et à 15½ milles par terre, de Magog, qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée sur la ligne du Pacifique-Canadien. Ce village possède un magasin, une hôtellerie et plusieurs maisons de plaisance. Les deux bateaux à vapeur qui font le service deux fois par jour, entre Magog et Newport, Vt., du 15 mai au 20 septembre, font escale à Knowlton. Durant la navigation, le quai sert au trafic du district dans un rayon de trois à dix milles, pour le transport des marchandises de toutes sortes et des passagers dans toutes les parties du lac. Le quai comprend une tête de quai sur pilotis, de 21 pieds 10 pouces de largeur, et 75 pieds de longueur, où l'on trouve une profondeur d'eau de 9 pieds, lequel est relié au rivage par une chaussée d'accès en enrochements, d'environ 225 pieds de longueur.

Pendant la session dernière, le Parlement vota $550, pour les réparations du débarcadère en ce lieu.

Le 4 avril 1912, on reçut l'autorisation de dépenser cette somme en régie, mais vu la détérioration de la substruction de l'ouvrage, laquelle est constituée par de vieux pilots qu'il faudra renouveler on résolut de n'exécuter que les réparations les plus urgentes, de façon à mettre ce quai en bon état pour le service de la navigation pendant l'été, et l'on reconstruira la tête du quai l'année prochaine.

La dépense pour ces réparations s'est élevée à $93.31.

Commencés le 16 août, les travaux ont été poursuivis par intervalles jusqu'au 2 octobre 1912, et ils ont consisté dans le renouvellement de cette partie du plancher et des longerons à l'angle nord qui avait été endommagée par le heurt d'un bateau; dans la construction d'un petit débarcadère des basses eaux, de 30 x 40 pieds, et dans la réparation de la salle d'attente.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé quelque 2,360 pieds m.p. de bois, 5 panneaux de verre et 50 livres de chevilles de fer.

Pendant l'exercice 1912-13, la dépense totale s'est élevée à $93.31.

LAC-DES-ÉCORCES.

Lac-des-Ecorces, village du comté de Labelle, sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien, se trouve à la tête de la navigation, à 10 milles de Saint-Régis, sur la rivière Kiamika.

A la session dernière, le Parlement vota $1,300 pour la construction d'un petit quai en ce lieu, mais comme rien n'avait été fait relativement à l'établissement de moyens de transport par bateau pour atteindre Saint-Régis, on n'a pas exécuté les travaux en projet à Lac-des-Ecorces.

On a fait l'examen des lieux pour s'assurer de l'effet qu'aurait la retenue des eaux sur la rivière Kiamika, et un rapport de cet examen a été soumis au ministère.

LAC SAINT-JEAN.

Durant l'exercice dernier, la drague *Lac Saint-Jean,* du 8 au 13 juin, a exécuté des opérations de dragage dans la rivière Ashuapmouchouan près de Saint-Félicien, et du 3 juillet au 6 novembre, dans le havre de Roberval, où elle a enlevé 15,940 verges cubes de matières. Les frais d'entretien de ce matériel pour toute l'année, y compris les réparations des machines pendant l'hiver, se sont élevés à $7,450.

LACHINE.

Dragage.

Lachine est située sur les bords du Saint-Laurent, île de Montréal. Plusieurs citoyens de Montréal ont établi leurs résidences dans cette ville où ils séjournent pendant l'été. C'est l'un des centres manufacturiers le plus prospère de la province de Québec, où des milliers d'ouvriers trouvent un emploi rémunérateur. Cette ville se trouve à 9 milles de l'hôtel de ville de Montréal et le service de la poste s'y fait trois fois par jour, Lachine compte plus de 10,000 habitants.

Le 28 et le 29 mai, la drague *Saint-Louis* du ministère, a dragué à Lachine près du rivage à la tête d'amont du nouveau canal et vis-à-vis l'extrémité d'amont de la berge du vieux canal.

On a enlevé quelque 230 verges cubes de vase et de roches erratiques qu'on a déversés à 2½ milles au sud dans le lac Saint-Louis. Largeur de la tranchée, 30 pieds; profondeur, de 1 à 2 pieds; développement, 149 pieds; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 20.

Ce dragage avait pour objet d'offrir un poste d'amarrage sûr, de 3 pieds de profondeur, aux bateaux automobiles.

Vu la dureté du fond à draguer, la drague *Saint-Louis* n'a pu enlever qu'une partie des déblais. Il reste donc à draguer quelque 5,300 verges cubes de vase, de sable et de roches erratiques, cubage *in situ*; en outre, il faudra faire sauter et draguer, 1,448 verges cubes de roc.

LACOLLE.

Lacolle, comté de Saint-Jean, est situé sur les rivières Lacolle et Richelieu et sur le chemin de fer du Grand-Tronc et son raccordement à Napierville, à 40 milles au sud-est de Montréal. Il possède un bureau de poste, trois églises, le téléphone et le télégraphe, trois hôtelleries, sept magasins, des moulins à farine et à scie, la succursale d'une banque et une fonderie. Lacolle est un port douanier, sis au centre d'un riche pays agricole. 700 habitants.

Le quai de Lacolle, construit avant 1890, se trouve sur la rive ouest de l'île des Frênes située au milieu du Richelieu vis-à-vis Lacolle. Il a été établi à l'extrémité est du pont-route jeté sur la rivière en cet endroit par le comté de Richelieu.

Le quai comprend:—

1. Un massif sur pilotis de 101 pieds 8 pouces de longueur, établi à 30 pieds de hauteur dans 22 pieds de profondeur d'eau à l'étiage.

2. Un entrepôt de 40 pieds 3 pouces x 20 pieds 4 pouces, érigé au centre de la partie d'amont du massif contigu au pont.

Pendant l'exercice 1912-13, on a entretoisé à l'étiage dix-neuf pilots, renouvelé huit longerons et posé sur les côtés du quai une pièce de couronnement ou lisse de 8 x 8 pouces; on a de plus réparé le plancher et acheté la tôle gaufrée galvanisée, devant servir à la couverture de l'entrepôt.

Ces travaux ont été exécutés à la journée.

Dépense, $460.71.

Dragage.

Du 23 septembre au 16 novembre, la drague *Richelieu* du ministère, a dragué à Lacolle pour approfondir à 9 pieds au-dessous du zéro de l'échelle, un haut-fond qui obstruait le centre du chenal principal directement en aval de l'île de l'Hôpital, à quelque 1⅓ mille au nord du pont public de Lacolle. On a enlevé quelque 5,766 verges cubes de sable, de roches et de gravier qu'on a déversés au large à une distance de ¼ à ½ mille. Largeur des tranchées, 22 pieds; profondeur, de 1 à 4 pieds; développement, 3,479 pieds courants; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 301.

Ces travaux avaient pour objet d'améliorer le chenal qui relie le canal Chambly au lac Champlain.

LANORAIE.

Lanoraie, comté de Berthier, est situé sur le fleuve Saint-Laurent, à 5 milles de la station de Lanoraie, sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien, à 46 milles de Montréal. Le *Berthier* et le *Trois-Rivières,* vapeurs de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, s'arrêtent régulièrement à Lanoraie. Le village possède un bureau de poste, une église (catholique romaine), plusieurs magasins, une fromagerie, une hôtellerie de tempérance et un moulin à farine. 600 habitants.

Les réparations du quai en ce lieu, exécutées entre le 4 et le 15 juin dernier, ont consisté dans le renouvellement du plancher, en attendant la reconstruction de l'avant-massif.

On a passé un marché avec M. Daigneault, le chargeant de la construction d'un prolongement de 40 x 40 pieds et du renouvellement de l'avant-massif à partir du niveau des basses eaux.

Dépense, $170.12.

Dragage.

Du 18 juin au 11 septembre, la drague *Capital* appartenant à M. F. C. Burns, a dragué à forfait à Lanoraie pour ménager, à 10 pieds de profondeur, un chenal d'accès au quai du gouvernement directement en aval de ce quai.

On a enlevé quelque 34,678 verges cubes (cubé au chaland) et 24,747 verges cubes (cubé *in situ*) de sable, qu'on a déversé à ½ mille au large. Largeur des tranchées, de 20 à 32 pieds; profondeur, de 4 à 12 pieds; développement, 2,834 pieds courants; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 830.

Prix au contrat, 20 cents par verge cube, cubage *in situ*; dépense totale, $4,949.40.

Ces travaux avaient pour objet le creusement des fondations d'un crib pour constituer un prolongement de 40 x 40 pieds à l'avant-massif du quai du gouvernement en ce lieu, et de ménager un mouillage sûr à quelque 19 barges et autres embarcations d'un plus faible tirant d'eau.

LAPRAIRIE.

Laprairie, comté de Laprairie, est une ville située sur la rive sud du Saint-Laurent, et une station du chemin de fer du Grand-Tronc. On y compte deux églises (presbytérienne et catholique), huit magasins, quatre hôtelleries, des moulins à scie et à carder, une briqueterie, une fabrique de conserves aux tomates, une manufacture d'instruments aratoires, deux beurreries, un bureau de poste, une banque d'épargnes, une succursale de la banque d'Hochelaga, les bureaux du télégraphe, du téléphone et de messageries. Le site étant à proximité des rapides de Lachine offre un point de vue magnifique, et pendant l'été on y voit des touristes en grand nombre. On communique de Laprairie à Montréal par un bateau qui fait le trajet quatre fois par jour et par le chemin de fer deux fois tous les jours. 1,800 habitants.

(a) Quai.

Ce quai comprend un abord de 650 pieds de longueur, formé de trois différents lits de pierres perdues disposées à la main et chargés de terres; d'un avant-massif de dimensions irrégulières ayant en moyenne 100 x 100 pieds, à superstructure monolithe en béton établie sur le vieux crib à partir du niveau des basses eaux et à une hauteur de 9 pieds.

Du 29 avril au 12 octobre, on a exécuté les améliorations considérables à l'abord et à l'avant-massif, on a posé à la main des pierres perdues sur les talus de l'abord, et enduit de ciment sa face d'amont; on a exhaussé le chemin d'accès à la hauteur déterminée qui est de 1 à 2 pieds plus haut que le niveau primitif; puis on l'a recouvert d'une couche de gravier de 6 à 8 pouces d'épaisseur.

On a recouvert entièrement l'avant-massif au moyen d'une plate-forme de béton de 8 pouces d'épaisseur.

Ces travaux ont été exécutés à la journée.

(*b*) *Ouvrages de protection.*

Au commencement d'octobre 1910, on a commencé à Laprairie, l'exécution des ouvrages de protection de la rive du fleuve entre cette ville et la petite rivière Saint-Jacques, une distance de 3,800 pieds. Il s'agissait d'exhausser de 6 pouces le chemin riverain au moyen de terres de façon à établir un revêtement de 24 pieds de largeur au sommet avec talus à 1 pour 1. Le talus du côté de la rivière devant être recouvert de pierres perdues jointoyées en ciment.

Pendant l'été, du mois d'août au mois de novembre inclus, on a achevé le ménagement du talus donnant sur la rivière sur une longueur de 1,000 pieds et une hauteur de 10 pieds, entre la rivière Saint-Jacques et Laprairie au moyen de pierres perdues jointoyées en ciment, et on a élargi le terrassement de 6 pieds sur une longueur de 1,000 pieds.

Sur la partie à l'est de la rivière Saint-Jacques, on a construit un terrassement d'une hauteur de 5 pieds et une largeur de 20 pieds au sommet sur une longueur de 1,200 pieds, et ménagé les talus nord et sud sur une longueur de 1,000 pieds au moyen de pierres perdues jointoyées en ciment.

On a creusé des fossés tout le long de l'ouvrage de protection en projet sur une longueur de 4,100 pieds à l'est de la rivière Saint-Jacques. On a exhaussé le chemin riverain de 6 pouces à 2 pieds, sur toute cette longueur. Il faudra ajouter au revêtement une quantité supplémentaire de pierres perdues pour consolider cet ouvrage et le rendre effectif et permanent.

Les travaux ont été exécutés à la journée.

Dépense, $15,000.

LA SALETTE.

La drague du ministère *N° 2,* a travaillé à La Salette, sur la rivière du Lièvre, du 26 juin au 6 août, pour y pratiquer une tranchée de 795 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur, le long de la rive ouest, à travers l'éboulis, de façon à améliorer la navigation en ce lieu.

On a enlevé 7,691 verges cubes d'argile (cubage au chaland), soit 5,265 verges cubes (cubage *in situ,* d'après le levé exécuté en ce lieu en 1908 et en 1913), pour atteindre une profondeur de 6 pieds au plafond.

LAVALTRIE.

Lavaltrie, comté de Berthier, village desservi par la poste, est situé sur le fleuve Saint-Laurent, à 8 milles de la gare de Lavaltrie sur la ligne du chemin de fer du Pacifique-Canadien et à 44 milles au nord-ouest de Montréal. 998 habitants.

En novembre 1907, on a acheté les matériaux destinés aux réparations et à l'agrandissement du vieux quai acheté l'année précédente de la Compagnie de navigation Richelieu et Ontario, au prix de $1,800.

Le vieux quai comprend:—

Un avant-massif en encaissement de 65½ x 31 pieds au fond, et de 56 x 31 pieds au sommet.

Un abord en encaissement de 150 x 19 pieds, et un enclave de 50 x 130 pieds, donnant droit de passage au chemin public.

Les travaux exécutés pendant l'année 1908 ont consisté dans l'exhaussement de l'avant-massif à 1 pied au-dessus du niveau des basses eaux, et dans son agrandisse-

ment au moyen d'un crib de 40 x 40 pieds établi sur le côté d'aval; on avait de plus pourvu l'abord vieux, d'un brise-glace en encaissement incliné à 1½ dans 1; et encore, on avait renouvelé les trois étages supérieurs et amélioré le chemin d'accès.

Les travaux exécutés pendant le présent exercice, ont consisté dans la construction d'un entrepôt démontable de 18 x 24 pieds, disposé en entrepôt et salle d'attente; dans la construction d'un garde-fou démontable, sur l'un des côtés de l'abord, et dans les réparations urgentes de l'avant-massif. Ces travaux, qui ont entraîné une dépense de $551.50, ont été exécutés entre le 24 juin et le 9 août dernier. Le reste de l'allocation, s'élevant à $148.50 a été employé pour améliorer le chemin d'accès au quai.

Dragage.

Du 14 septembre au 21 novembre, la drague *Capital* appartenant à M. F. C. Burns, a dragué à Lavaltrie pour approfondir à 10 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'eau, un chenal d'accès et un poste d'amarrage au quai du gouvernement.

On a enlevé quelques 17,766 verges cubes cubées au chaland ou 13,991 *in situ* de glaise et de roches, (volume réduit à 13,573 verges cubes *in situ*, vu que le dragage avait dépassé le plafond), qu'on a déversées à une distance de 3,000 à 6,000 pieds au large. Largeur des tranchées, de 20 à 24 pieds; profondeur, de 1 à 15 pieds; développement, 5,870 pieds courants; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 459.

Prix au contrat, 20 cents par verge cube *in situ*; dépense totale, $2,714.60. Ces travaux avaient pour objet d'offrir un chenal d'accès plus facile au quai du gouvernement.

LES ÉBOULEMENTS.

Ce village, comté de Charlevoix, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 70 milles en bas de Québec.

Pendant le présent exercice, on a renouvelé les longerons et le plancher du quai en ce lieu. On a de plus renouvelé la face du quai, qui avait été brisée par un vapeur pendant l'accostage; ces réparations ont nécessité la reconstruction entière de la face du quai, entre la cale et l'angle ouest. On a de plus, fait l'installation d'une grue et ses accessoires pour la manœuvre de la cale mobile. On a renouvelé tout le couronnement du quai, huit bornes d'amarrage et le revêtement du parement ouest du massif de tête.

Commencés le 5 octobre 1912, les travaux ont été achevés le 31 mars 1913.

La dépense pour le présent exercice 1912-13, s'est élevée à $3,193.77.

LES-ÉCUREUILS.

Les-Ecureuils, comté de Portneuf, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 25 milles au-dessus de Québec.

Pendant le présent exercice, on a fait les réparations du quai en ce lieu, qui ont consisté dans le renouvellement de quelques madriers du plancher.

La dépense pour le présent exercice 1912-13, s'élève à $49.18.

LES-TROIS-LACS.

Les-Trois-Lacs, comté de Beauce, est situé sur le lac Mégantic, à environ 10 milles de Mégantic.

Pendant le présent exercice, on a renouvelé le revêtement du massif de tête du quai et toutes les pièces de bois du couronnement; on a de plus réparé entièrement la chaussée en macadam qui avait été emportée par les crues du printemps dernier.

On a renouvelé la clôture de chaque côté de la chaussée d'accès.

Commencés le 11 juillet, les travaux ont été achevés le 19 août 1912.

La dépense pour le présent exercice 1912-13, s'élève à $596.81.

LÉVIS.

Lévis est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis Québec.

Pendant le présent exercice, la Compagnie Etienne Dusseault, avec laquelle le ministère avait passé un marché, la chargeant de certains travaux à Lévis, a exécuté les travaux suivants:—

Enlèvement des vieux quais	15,276	verges cubes.
Remblayage	166,913	"
Déblai ordinaire	19,398	"
Déblai, galets	31,379	"
Déblai, roc	10,158	"
Ouvrages en encaissement et remplissage	33,095	"
Remblayage en pierres derrière les cribs	8,500	"
Superstructure en béton	76,865	"
Poteaux d'amarrage en fonte	17	
Organeaux d'amarrage	15	

Le devant du quai est actuellement complètement construit, il ne reste à faire que le mur en retour le long de la cale à l'extrémité est.

L'ISLET.

Le village de L'Islet, comté de L'Islet, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 50 milles en bas de Québec. Le village et la paroisse comptent 2,500 habitants. C'est un centre agricole prospère où se fait un trafic considérable des produits de la ferme et du bois de construction. On y trouve deux briqueteries, des scieries et des chantiers de bois de construction.

Le village qui est situé sur les bords du fleuve Saint-Laurent offre un site pittoresque très fréquenté pendant la saison estivale. Les grandes marées atteignent ici 21 pieds, et les petites marées 13 pieds.

L'appontement en ce lieu a une longueur de 1,056 pieds et une largeur de 30 pieds, avec un avant-bloc de 117 x 50 pieds. L'ouvrage a été solidement construit en encaissement à parements jointifs, mais sa superstructure a été tellement avariée, que les glaces mouvantes et les grosses mers finiront par le détruire entièrement, si on ne le répare point. Ce quai est d'une grande utilité, surtout comme port de refuge pour les caboteurs d'un tirant d'eau ordinaire. Le 17 février 1913, un arrêté du Conseil autorisa l'acceptation de la soumission de M. Jean-Baptiste Brisebois, de Saint-Pierre, comté de Montmagny, se chargeant, pour le prix de $1.80 par verge cube, de l'exécution d'un ouvrage en encaissement chargé de pierres, et de la démolition et de la reconstruction de la superstructure du quai public en ce lieu. Les travaux n'avaient pas encore été commencés à la fin de l'exercice. Pendant le mois d'août 1912, on a dépensé la somme de $147.80 pour des réparations urgentes, de façon à rendre l'ouvrage praticable provisoirement.

LONG-RAPIDS.

La drague du ministère *N° 2*, a travaillé à l'endroit du rapide Long, du 7 au 14 août et du 2 au 28 septembre, pratiquant deux tranchées dans le chenal principal sur un développement de 603 pieds et une largeur de 16 pieds, pour améliorer la partie sinueuse du chenal impraticable à la navigation à l'époque du niveau minimum des basses eaux.

On a extrait un volume de 801 verges cubes de roches erratiques et de tuf (cubage au chaland), à une profondeur de 10 pieds, au plafond, matières qu'on a déversées en eau profonde à une distance de ¼ mille.

On avait autorisé la dépense de $350, pour faire sauter des blocs erratiques dans le chenal, et ces travaux ont été exécutés en même temps que le dragage.

LONGUEUIL.

Longueuil, comté de Chambly, est une ville située sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent vis-à-vis Montréal, et sur la ligne du chemin de fer du Québec-Sud. La ville possède un bureau de poste, deux églises (catholique romaine et épiscopalienne), huit magasins, sept hôtelleries, une scierie, une fabrique de poêles, une succursale de banque, une messagerie et le télégraphe. La ville possède de plus un système d'égouts, deux magnifiques jardins d'agrément et un excellent service de communication avec Montréal, par chemin de fer et par traversiers. 4,540 habitants.

Le quai de Longueil, construit en 1886 a été agrandi en 1889, 1893, 1896 et 1899. Ses dimensions sont les suivantes: la longueur de l'abord est de 975 pieds, sa largeur est de 80 pieds à l'extrémité extérieure et de 20 pieds à son extrémité du rivage, et l'avant-massif est de 80 x 40 pieds.

Ce quai est fort exposé, et chaque printemps les glaces l'endommagent considérablement.

Le brise-glace, établi à l'avant-massif, a été aussi considérablement endommagé par le feu.

Les réparations du quai exécutées en octobre ont consisté:—

(*a*) Dans l'exhaussement du brise-glace à 5 pieds au-dessus du niveau du quai; dans son revêtement de la base au sommet au moyen de pièces de bois de 10 x 10 pouces recouvertes d'une plaque en acier de ¼ de pouce.

(*b*) Dans le revêtement de la face de l'avant-massif par des pièces de bois de 12 pieds de longueur et de 8 x 8 pouces, et aux angles par des plaques en acier de ¼ de pouce, disposées à 4 pieds sur le côté et à 1 pied sur la face.

(*c*) Dans l'établissement sur l'avant-massif de bollards en fonte dans un fondement en béton, et disposés à intervalles réguliers.

(*d*) Dans la disposition de trois cavités bétonnées, devant servir à l'établissement de bornes d'amarrage en chêne, sur la partie extérieure de l'abord.

(*e*) Dans l'assujettissement en général des plaques en fer le long de l'abord, du côté sud, et dans la reconstruction de l'abord là où les glaces avaient effectué une brèche en 1912.

Toutes ces réparations ont été exécutées à la journée pendant l'exercice dernier.

Dépense, $2,716.94.

Dragage.

Du 7 mai au 10 juin, la drague du ministère *Progress,* a dragué dans le Saint-Laurent, vis-à-vis Longueil, pour ménager un chenal de 10 pieds de profondeur destiné à l'usage du bateau traversier de la ligne de navigation Richelieu et Ontario qui fait le service entre Montréal et Longueil.

On a enlevé quelque 18,832 verges cubes de sable, de gravier, de glaise et de roches erratiques, qu'on a déversés à une distance de deux milles en aval. Largeur des tranchées, 50 pieds; profondeur, de 1½ à 12 pieds; développement, 2,050 pieds courants; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 182.

LOTBINIÈRE.

Pendant l'exercice dernier, les travaux en ce lieu ont consisté dans le ramassage des débris d'un entrepôt de 12 x 22 pieds, lequel existait sur le quai à son extrémité du large et qui avait été emporté par les glaces vers la fin d'avril dernier. On trouva

des roches erratiques incrustées dans la masse de glaces accumulées sur le quai à une hauteur de 15 pieds qu'on dut enlever avant l'ouverture de la navigation. Quand les eaux se retirèrent, on fixa à nouveau les quatre faisceaux de trois défenses qui dépassaient de 6½ pieds le plancher du quai, les bornes d'amarrage, les échelles et le garde-corps constitué par des poteaux en fer de deux fils métalliques, sur une longueur de 500 pieds de chaque côté du quai.

On reconstruisit l'entrepôt et l'on renouvela le toit plat recouvert de tôle galvanisée, et lequel, cette fois, on plaça à l'extrémité extérieure du quai pour servir aux besoins du trafic.

Le plancher était dans un très mauvais état et était devenu dangereux, et après l'avoir examiné pour trouver quel serait le moyen le moins coûteux de le réparer en attendant le renouvellement de la partie supérieure de l'ouvrage on résolut d'y poser un double plancher aux endroits défectueux, constitué par des madriers de 3 pouces, couvrant une étendue de 14,221 pieds en employant 42,663 pieds m.p. de madriers. On employa aussi 200 pieds courants de madriers de 4 x 12 pouces pour renouveler les lisses. En outre, on renouvela une partie du revêtement qui avait été endommagé par les glaces, une partie des cales sur le côté de l'ouvrage et 220 pieds courants de la clôture en pièces de bois de 6 pouces sur la chaussée d'accès.

Les glaces avaient aussi emporté la moitié d'un tronçon de 410 pieds de longueur du chemin de communication entre la grande route et le quai, lequel avait été pourtant surhaussé de 2 à 8 pieds au moyen de pierres cassées, de gravier et de terre, et consolidé par de grosses pierres de chaque côté, à l'endroit de la dépression du sol à travers le terrain marécageux, et elles avaient tordu de forts poteaux en fer de 1½ pouce de diamètre solidement fixés dans des blocs de pierre, et déplacé ces derniers. On fut obligé de reconstituer toute cette partie de l'ouvrage et renouveler quelque 20 poteaux.

On dragua à bras et l'on enleva environ 90 charges de gravier et de sable, matières qui s'étaient accumulées contre l'extrémité est de l'avant-bloc et qui nuisaient à l'accostage à basse mer.

MAGOG.

Magog, comté de Stanstead, est situé à l'extrémité nord du lac Memphramagog, et le long de la ligne principale du chemin de fer du Pacifique-Canadien, de Montréal à Saint-Jean, N.-B. Cette ville compte 4,000 habitants environ et sa population augmente rapidement. La principale industrie de l'endroit est la manufacture de la *Dominion Textile Company,* qui emploie au delà de 2,000 ouvriers; dans le moment cette compagnie augmente considérablement son outillage. On y compte aussi deux moulins à scie, une manufacture de portes et de châssis de fenêtre, un moulin à farine, donnant de l'emploi à une centaine de personnes. La ville possède sa propre puissance hydraulique une usine de distribution d'eau, une brigade de feu volontaire et un système d'éclairage électrique. La propriété foncière de la ville est évaluée à environ $1,500,000. Il y a un bureau de douane, et la perception des impôts rapporte environ $12,000. On y trouve trois hôtelleries, plusieurs magasins, un journal hebdomadaire, des églises, une banque, etc., etc.

Le trafic par le moyen du quai en ce lieu est considérable. Deux steamers font le service quotidien entre Magog et Newport, Vt., transportant les passagers et les marchandises. Il y a environ 500 bateaux automobiles sur le lac, et tous s'arrêtent à Magog plus ou moins fréquemment. Les habitants des cantons de Stanstead, Magog, Bolton et Potton se servent des steamers et des yachts, et pratiquement toutes les marchandises qui s'expédient à ces cantons, où qui en sortent, se rendent au quai à Magog et le mouvement est constant entre ici et les quais de Bryant, Georgeville, Knowlton-Landing et Perkin's-Landing.

Le 4 juin 1912, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $150 en régie pour la réparation de l'avant-bloc.

Commencés le 20 juin, les travaux ont été achevés le 29 juin 1912, et ils ont consisté dans l'enfoncement de 8 pilotis et dans leur assujettissement contre la face extérieure et le côté sud du quai; dans le renouvellement de 122 pieds courants de lisses et de 80 pieds courants d'entretoises, et dans la réparation du garde-corps sur le côté sud du quai.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé 8 pilotis de 24 à 30 pieds de longueur, 1,328 pieds m.p. de bois et 61 chevilles de fer.

La dépense pendant l'exercice 1912-13, s'est élevée à $149.74.

MALBAIE.

La Malbaie, comté de Chalevoix, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 83 milles en bas de Québec.

Pendant le présent exercice, on a fait de légères réparations à la cale mobile et au plancher du quai en ce lieu. On a de plus réparé le toit de l'entrepôt et de la salle d'attente, et renouvelé à bornes d'amarrage. On a installé deux barrières à lisses suspendues, à l'extrémité de terre du quai, afin de régulariser le voiturage.

Ces travaux ont été exécutés par intervalles durant l'été.

La dépense pour le présent exercice 1912-13, s'élève à $1,066.75.

Le 22 octobre 1912, on a passé un marché avec M. Napoléon Trudel, le chargeant de la construction d'un prolongement du quai, dont le prix au contrat est de $61,444.09.

On a transporté à pied d'œuvre les matériaux évalués à $1,636.29, devant servir à l'exécution des travaux.

MARIA.

Maria, comté de Bonaventure, est situé sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à environ 10 milles au nord-est de Carleton.

C'est un village prospère qui compte 2,500 habitants. Toute la région environnante se compose de cultivateurs à l'aise.

Pendant l'exercice 1912-13, on a renouvelé le tablier du quai en ce lieu au moyen de madriers de 3 pouces, et on a réparé l'abord qui avait été endommagé par les grosses mers.

Dépense, $964.02.

MASSON.

Masson, village du comté de Labelle, est situé sur la rive nord de la rivière Ottawa et sur la ligne du chemin de fer Pacifique-Canadien, à 18 milles en aval d'Ottawa. 1,000 habitants.

On a réparé la chaussée d'accès, en enrochements et en terres, qui mène au débarcadère des hautes eaux en ce lieu; on a renouvelé en partie la plate-forme du débarcadère des hautes eaux, et deux défenses; on a peinturé l'entrepôt et réparé ses portes; ces travaux ont été exécutés du 3 au 13 septembre.

Dépense totale, $99.66.

MATANE.

Le village de Matane, comté de Rimouski, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à l'embouchure de la rivière Matane, à quelque 30 milles à l'est de Métis. C'est un village très prospère qui possède de grandes scieries; chaque année, on expédie de ce point sur les marchés d'Europe d'importants chargements de bois.

Matane est le terminus du chemin de fer Gulf-Terminal qui relie ce lieu avec la station de Sainte-Flavie du chemin de fer Intercolonial.

Le ministère des Travaux publics est propriétaire de trois ouvrages à Matane: un débarcadère situé sur la rive ouest de la rivière, près de la cour à bois de Price Frères; un brise-lames sur le côté ouest de l'embouchure de la rivière et établi parallèlement à celle-ci, et un autre brise-lames, presque achevé, sur la rive est de la rivière et qui est aussi établi parallèlement à cette dernière.

Les grandes marées atteignent ici 14 pieds; les petites marées 8 pieds.

On a exécuté des réparations considérables au débarcadère, lesquelles ont consisté dans la démolition du revêtement sur le côté est et dans son renouvellement par des pilots enfoncés à 10 pieds dans le fond et établis sur une longueur de 150 pieds. On a renouvelé le plancher à l'angle est-nord-est, pour exhausser cette partie du débarcadère et le mettre de niveau avec le reste de l'ouvrage. On a posé une nouvelle lisse et des bornes d'amarrage. En outre, on a posé des pierres de lest dans l'abord de l'appontement et on l'a nivelé sur une longueur de 150 pieds et une largeur de 20 pieds.

Dépense, $2,200.

Le 29 août 1910, on a passé un marché avec Napoléon Trudel, de Saint-Irénée, comté de Charlevoix, le chargeant de l'exécution d'un brise-lames sur le côté est pour le prix de $55,021. On a commencé les travaux immédiatement après, et ils consistent dans un ouvrage de 500 pieds de longueur sur 26 pieds de largeur avec un retour affectant la forme d'un "L", de 200 pieds de longueur à son extrémité du rivage. Cet ouvrage a été construit en encaissement à claire-voie, chargé de pierres et à revêtements de pilots jointifs enfoncés à pas moins de 5 pieds dans le sol. Ces travaux avaient été presque achevés l'année précédente, et tout ce qui restait à faire pour leur parachèvement pendant l'exercice 1912-13, consistait dans le planchéiage, le pilotage et une partie du lestage.

Les travaux ont été achevés et approuvés le 29 août 1912.

Dépense, $30,000.

MATAPÉDIA.

Matapédia, comté de Bonaventure, est situé au confluent des rivières matapédia et Ristigouche, à 15 milles à l'ouest de Campbellton. C'est une station importante du chemin de fer Intercolonial, le point de départ du chemin de fer Québec-Oriental, et l'établissement principal du club sportif de pêche au saumon Ristigouche.

Pendant l'exercice 1912-13, on a achevé l'exécution de l'abord du pont interprovincial construit en ce lieu sur la rive québecquoise. Cet ouvrage consiste en un encaissement de billes de bois de cèdre chargé de terres et de pierres, qu'on a établi pour permettre de franchir les voies ferrées.

Dépense, $778.49.

MILLE-VACHES.

Mille-Vaches, comté de Saguenay, village desservi par la poste, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent à environ 42 milles en bas de Tadoussac.

Sur la somme de $1,000, votée par le Parlement pendant la session dernière, on a dépensé $999.94 pour l'enlèvement de roches erratiques au quai en ce lieu et à l'embouchure de la rivière Sault-aux-Moutons.

Commencés le 2 juillet, les travaux ont été interrompus le 19 août.

MISTASSINI.

Mistassini, comté de Chicoutimi, est une colonie établie sur la rivière Mistassini, à 36 milles au nord de Roberval, sur la côte ouest du lac Saint-Jean.

Durant le dernier exercice, on a dépensé la somme de $800.84, pour poursuivre l'exécution d'un quai en ce lieu.

Les travaux consistent dans l'établissement de deux postes d'amarrage, de 67 pieds de longueur chacun et de 20 pieds de largeur, et de plus, dans le planchéiage de la partie principale du quai, sur une longueur de 67 pieds et une largeur de 30 pieds.

Commencés le 15 juillet, les travaux ont été interrompus le 29 août.

Les travaux ont été exécutés à la journée.

MISTOOK (Saint-Cœur-de-Marie).

Mistook, aussi connu sous le nom de Saint-Cœur-de-Marie, canton de Delisle, dans le comté de Chicoutimi, est situé sur la Grande-Décharge, affluent du lac Saint-Jean.

Sur la somme de $850 votée par le Parlement, pendant la session dernière, on a dépensé $849.46, pour poursuivre et achever l'exécution d'un massif de 25 pieds de longueur et de 25 pieds de largeur et d'une hauteur moyenne de 13 pieds, construit pour clore l'espace entre deux massifs et une travée du quai, et de plus pour peinturer le bâtiment disposé en entrepôt et salle d'attente.

Commencés le 2 septembre, les travaux ont été achevés le 15 novembre.

MONTEBELLO.

La drague départementale *Nipissing* a pratiqué deux petites tranchées à Montebello, le 10 septembre, à l'endroit des angles extérieurs du quai du gouvernement, sur une longueur totale de 45 pieds et une largeur de 15 pieds, pour offrir des facilités d'accostage aux bateaux.

On a extrait un volume de 241 verges cubes d'argile (cubage au chaland), à la profondeur du plafond, savoir à 10 pieds, matières qu'on a déversées à ½ mille au large du quai.

MONTMAGNY.

Montmagny, dans le comté du même nom, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 37 milles en bas de Québec. C'est une florissante petite ville de plus de 2,000 habitants. La Compagnie Price Frères expédie de cette localité d'importants chargements de bois à destination des marchés européens.

Outre une fabrique de pulpe, on y trouve deux fonderies, des forges et des scieries.

La ville est construite sur les deux rives de la Rivière du Sud, qui tombe en chute d'une hauteur de 20 pieds et se jette dans le Saint-Laurent. Au-dessous de sa chute la rivière s'élargit et forme ce qu'on appelle le "bassin", offrant ainsi un abri contre les vents aux navires d'un tirant d'eau moyen.

A l'extrémité nord-ouest du bassin se trouve l'un des quais du gouvernement dont se servent les embarcations au service de la quarantaine de Grosse-Ile, et des îles à l'opposite. L'autre quai se trouve dans le fond du bassin, et on a exécuté quelques travaux de chaque côté pour améliorer les portes d'échouage. On a extrait un volume de 120 verges cubes environ de terres, et on a fait sauter et on a enlevé quelques roches erratiques qui obstruaient le chenal. En outre, on a exécuté de légères réparations au quai. Les travaux ont été exécutés entre le 15 juillet et le 16 août et la dépense s'est élevée à $150.

Mur de protection.

L'érosion de la berge du bassin, laquelle se compose d'argile sur une hauteur de 18 pieds, produit des bancs dans le bassin qui nuisent à la navigation, et pour obvier à cet état de choses et protéger les terres labourables d'une grande valeur dans le voisinage dont on évalue la destruction à environ 1,000 verges cubes par année, on a construit le long de la berge de l'est un mur de soutènement en encaissement de 12 pieds de largeur à la base et de 8 pieds au sommet, avec une hauteur moyenne de 8 pieds sur une longueur de 767 pieds.

L'ouvrage est construit en encaissement à claire-voie, constitué par des pièces de bois de faible échantillon, lequel on a chargé de pierres. La dépense pour ces travaux s'est élevée à $4,498.96.

MOOSE-BAY.

Moose-Bay, comté de Compton, est une petite colonie qui se trouve entre les quais de Piopolis et Woburn, près de l'extrémité sud-ouest du lac Mégantic. Le quai construit en ce lieu en 1908-09, comporte:—

1. Un avant-bloc en encaissement de 40 pieds de longueur à sa face extérieure et de 30 pieds de largeur, construit à claire-voie sous l'eau et à parements jointifs au-dessus du niveau de l'eau, et qui a été établi à 12 pieds 9 pouces de hauteur dans 7 pieds de profondeur d'eau au-dessous du niveau des basses eaux, avec un abri de 30 x 30 pieds à toit en bardeaux, supporté par des poteaux.

2. Un abord en encaissement de 105 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, construit à claire-voie sous l'eau et à parements jointifs au-dessus du niveau de l'eau, avec garde-corps sur ses deux côtés.

3. Une chaussée d'accès en enrochements de 65 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur au couronnement, avec talus ménagés à 1 dans 1 et empierrés.

Le 30 mai 1912, on a reçu l'autorisation de dépenser en régie la somme de $330 en ce lieu.

Commencés le 22 août, les travaux ont été achevés le 20 septembre 1912, et ils ont consisté dans l'achèvement du revêtement de la façade et des côtés extérieurs de l'avant-bloc et dans le murage de la moitié de l'abri, du côté nord, afin de protéger les marchandises contre les orages.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé quelque 5,179 pieds m.p. de bois et environ 300 livres de fer.

La dépense pendant l'exercice 1912-13, s'est élevée à $152.16

NATASHQUAN.

Natashquan, village important situé sur la rive nord du golfe Saint-Laurent, à quelque 468 milles en bas de Québec, est considéré comme le meilleur lieu de pêche de la côte nord. En outre de ses propres habitants, un grand nombre de pêcheurs possédant 150 bateaux de pêche dans les environs, s'y donnent rendez-vous. Depuis quelques années, les habitants s'occupent aussi d'agriculture, laquelle prend de jour en jour une importance considérable.

Le 1er septembre 1910, on a passé un marché avec J. R. Philips, de Cornwall, Ont., le chargeant de la construction d'un quai en ce lieu au prix de $17,250.

Durant l'exercice dernier, ce quai a été achevé: il a été établi dans 14½ pieds d'eau; sa longueur est de 400 pieds et sa largeur de 30 pieds.

On a dépensé de plus la somme de $460.70, pour la construction d'un entrepôt sur le quai.

Commencés le 24 mai, les travaux d'exécution du quai ont été achevés le 20 août, et ceux de l'exécution de l'entrepôt, commencés le 27 août, ont été achevés le 21 septembre.

NEW-CARLISLE.

New-Carlisle, chef-lieu du comté de Bonaventure, est situé sur la côte nord de la baie des Chaleurs, à 65 milles de Campbellton, N.-B.

On y compte trois églises, deux hôtelleries, plusieurs magasins et les bureaux du télégraphe et du téléphone. C'est le terminus du chemin de fer Québec-Oriental et la gare de départ de la ligne du chemin de fer *Quebec and Western.*

Pendant l'exercice 1912-13, on a réparé la cale près du rivage et l'entrepôt sur le quai.

Dépense, $99.89.

NEW-RICHMOND.

New-Richmond, comté de Bonaventure, est situé sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à 60 milles à l'est de Matapédia, entre les deux rivières Cascapédia.

Les travaux exécutés en ce lieu pendant l'exercice 1912-13, ont consisté dans les réparations urgentes du plancher du quai, au moyen d'un certain nombre de madriers neufs.

Dépense, $50.

NICOLET.

Nicolet, comté de Nicolet, est une ville florissante située sur la rive du fleuve Saint-Laurent, au pied du lac Saint-Pierre. Nicolet est desservie régulièrement par le chemin de fer Québec, Montréal et Sud, et un embranchement de l'Intercolonial. La ville compte environ 4,000 habitants et c'est le centre d'affaires de la moitié environ du comté du même nom, lequel compte 26,000 habitants. Un bateau fait la traversée du fleuve une fois par jour, entre Nicolet et Trois-Rivières parcours d'environ 10 milles. Le bateau qui fait le transport des voyageurs et des marchandises entre Montréal et Saint-Jean-des-Chaillons, s'y arrête deux fois par semaine et plusieurs goélettes et barges viennent y prendre des cargaisons de gravier et de pierres. Le gouvernement a entretenu un chenal conduisant au quai de l'endroit, et y a fait construire une jetée en enrochements pour empêcher le chenal de se remplir.

Pendant la session dernière, le Parlement a voté la somme de $1,800, pour l'achèvement du prolongement de la jetée, et le 4 avril 1912, on a reçu l'autorisation de dépenser cette somme en régie pour ces travaux, lesquels, commencés le 2 novembre, ont été poursuivis par intervalles jusqu'au 7 décembre 1912. Ils ont consisté dans l'exhaussement du prolongement de la jetée au moyen de pierres.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé 62 toises de pierres.

La dépense pendant l'exercice 1912-13, s'est élevée à $1,255.55.

Quai.

Le quai de rive de Nicolet, comprend un ouvrage en encaissement à pièces de parement jointives, chargé de pierres, de 30 pieds de largeur et de 83 pieds 3 pouces de longueur, avec brise-lames à fruit de 1½ dans 1, établi à l'extrémité d'amont du quai.

Pendant la session dernière, le Parlement a voté la somme de $4,000 pour les réparations du quai, et le 4 avril 1912, on a reçu l'autorisation de dépenser cette somme en régie.

Commencés le 19 avril, les travaux ont été poursuivis par intervalles jusqu'au 29 novembre 1912, et ils ont consisté à remettre en place l'entrepôt construit par le gouvernement et qui avait été emporté par les glaces au printemps de 1912, et à reconstruire le quai du gouvernement. On a construit un ouvrage en encaissement à pièces de parements jointives, chargé de pierres et établi sur pilotis; ses dimensions sont les mêmes que celles de l'ouvrage qui existait auparavant. Le couronnement des fondements en pilotis se trouve au niveau minimum des eaux, et la superstructure en encaissement se trouve à 11 pieds 9 pouces au-dessus du niveau minimum des eaux.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé 28,746 pieds m.p. de bois de pin, 7,414 pieds m.p. de bois de pruche, 7,830 pieds courants de billes de pin et 5,808 livres de fer.

La dépense pendant l'exercice 1912-13, s'est élevée à $3,992.80.

NORWAY-BAY.

Norway-Bay, comté de Pontiac, est un petit village situé vis-à-vis Sand-Point, Ont., sur la rive nord du lac des Chats que traverse la rivière Ottawa. C'est aussi une station estivale très fréquentée.

En septembre 1911, on passa un marché avec MM. Thos et J. Moran, pour la construction d'un appontement en encaissement et sur pilotis, évalué à $10,040. On autorisa une dépense supplémentaire de $202.82 pour la construction d'une pontée en cèdre et l'élargissement de la cale principale. Cet appontement, achevé dans le mois d'août, s'étend, sur une longueur de 869 pieds, jusqu'au débarcadère de 48 pieds de longueur, où l'on trouve un tirant d'eau de 10 pieds et qui a été établi à 8 pieds, 6 pouces au-dessus du niveau moyen des basses eaux, cote 240. L'appontement a été pourvu d'un garde-fou, d'un entrepôt et de trois brise-glaces.

Dans le cours du mois de mars, les entrepreneurs ont réparé et consolidé l'appontement lequel avait été endommagé par les glaces avant que l'ouvrage eût été accepté par le ministère.

Dépense au 31 mars, $2,836.18.

PAPINEAUVILLE.

Papineauville, chef-lieu du comté de Labelle, est situé sur la rive nord de l'Ottawa, à 37 milles en aval d'Ottawa. Papineauville est aussi une station du chemin de fer du Pacifique-Canadien et compte 1,000 habitants.

On a exhaussé au moyen de quelque 75 verges cubes de sable la chaussée d'accès au débarcadère des basses eaux, laquelle s'était affaissée d'environ un pied sous la pression du débordement des eaux. On a aussi employé une partie de ce sable pour exhausser la chaussée d'accès au débarcadère des hautes eaux. On a fait de plus, de légères réparations à l'entrepôt. Une partie des travaux au débarcadère des basses eaux a été exécutée dans le cours du mois d'avril.

Dans le cours du mois de mars, on a assujetti la petite plate-forme établie entre l'entrepôt et le débarcadère des basses eaux, et déposé 182 verges cubes de ballast dans les compartiments de l'appontement, et renouvelé une partie de sa plate-forme.

Dépense au 31 mars, $426.77.

PEEL-HEAD-BAY.

Peel-Head-Bay, comté de Missiquoi, se trouve au fond de la baie Missiquoi, bras du lac Champlain, à 3 milles de Saint-Sébastien, comté d'Iberville, et à 9 milles de Standbridge, sur la ligne du Pacifique-Canadien.

Le quai construit en ce lieu en 1905, comprend:—

1. Un avant-massif en béton de 96 pieds de longueur de 32 pieds de largeur et de 15 pieds de hauteur établi dans 5 pieds d'eau de profondeur au-dessous du niveau des basses eaux.

2. Un abord en enrochements de 18 pieds de largeur au sommet, sur un tronçon de 125 pieds à partir de l'avant-massif, et de 25 pieds de largeur sur le reste de la longueur de 295 pieds pour atteindre le chemin public.

3. Un entrepôt de 90 x 45 pieds établi le long du chemin.

L'avant-massif est en bon état.

Au printemps de 1911, les glaces charriées par les vents impétueux du sud, emportèrent une partie de l'abord près de l'avant-massif, ce qui nécessita la reconstruction de l'abord.

On a disposé à la main des pierres perdues sur les talus nord et sud, sur une longueur de 200 pieds, et appliqué une couche de béton de 1 pied d'épaisseur sur le talus faisant face au sud. On n'a pas pu achever le jointement des pierres perdues, à cause des hautes eaux, pendant la saison dernière qui séjournèrent à environ 2 pieds au-dessus du niveau ordinaire des basses eaux.

Dépense, $761.61.

PÉRIBONKA.

Péribonka, comté de Chicoutimi, est situé sur la rive nord de la rivière Péribonka, tributaire du lac Saint-Jean.

Pendant la session dernière du Parlement, on a voté la somme de $900, pour poursuivre et achever l'exécution du quai en ce lieu.

Ce quai a été achevé pendant l'exercice dernier.

Commencés le 9 juillet, les travaux ont été achevés le 17 octobre.

Dépense, $619.49.

PERKIN'S-LANDING.

Perkin's-Landing, comté de Brome, est située sur la rive ouest du lac Memphramagog, à 15 milles au sud de Magog, et à 6 milles de Mansonville, qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée.

Le quai de cette localité offre des commodités aux habitants du canton de Potton, qui compte environ 800 âmes, mais beaucoup plus lorsque les maisons de plaisance sont occupées. Vale-Perkins, le village le plus rapproché, se trouve environ ½ mille du quai. On y compte un magasin, un bureau de poste, une manufacture de beurre, une école et le téléphone. Les marchandises provenant de cette région sont transportées jusqu'à Mansonville, par bateaux pendant la saison de navigation; ces marchandises comportent les grains et le bois. On expédie de ce lieu au quai de Magog environ 40 charges de wagon de bois de chauffage et une certaine quantité de bois de construction et de grumes.

Le 9 juillet 1912, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $50 en régie pour des améliorations en ce lieu.

Les travaux ont été exécutés les 16 et 17 juillet 1912, et ils ont consisté dans le nivellement avec gravier de l'abord et de la partie du quai qui s'était affaissée, et dans la construction d'un petit débarcadère des basses eaux, de 12 pieds de longueur sur 5 pieds de largeur.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé un pilotis de bois d'orme, 1,700 pieds m.p. de bois et quelque 50 verges cubes de gravier.

La dépense pendant l'exercice 1912-13, s'est élevée à $50.

PETIT-MÉTIS.

Petit-Métis, comté de Rimouski, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent. Le *Canada and Gulf Terminal Railway* s'y arrête.

Petit-Métis est une station balnéaire considérable. On y trouve trois grandes hôtelleries et un grand nombre de cottages. C'est le centre d'un pays agricole très riche.

Pendant l'exercice 1912-13, on a fait sauter et on a enlevé en ce lieu des blocs erratiques exposant au danger les bâtiments qui y cherchent un abri.

Dépense, $149.20.

PETIT-SAGUENAY.

Petit-Saguenay, comté de Saguenay, est situé sur la rive ouest de la rivière Saguenay, à quelque 19 milles de son embouchure.

Durant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $359.49 pour poursuivre et achever l'exécution du quai en ce lieu. L'ouvrage consiste dans un abord de 26 pieds de largeur et de 50 pieds de longueur, avec un massif de tête de 18 x 30 pieds et de 19 pieds de hauteur.

Commencés le 15 juillet, les travaux ont été achevés le 22 août.

PETITE RIVIÈRE BERGERONNE.

Les Bergeronnes, comté de Saguenay, village desservi par la poste, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à quelque 18 milles en aval de Tadoussac.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $300, pour l'enlèvement de roches erratiques dans la rivière Petite-Bergeronne.

Commencés le 16 juillet, les travaux ont été interrompus le 31 juillet.

PHILLIPSBURG-EST.

Phillipsburg-Est, originairement appelée la baie de Missisquoi, est une municipalité du comté de Missisquoi, sur la rive est de la baie Missisquoi, à 2 milles de la station de Saint-Armand du chemin de fer Vermont-Central et Phillipsburg. Phillipsburg possède deux églises (épiscopalienne et méthodiste), deux magasins, deux écoles, deux hôtelleries, un moulin à farine, une manufacture de produits alimentaires, et une succursale de la banque des Cantons de l'Est; de plus on exploite des carrières de marbre dans le voisiange. 300 habitants.

On a exécuté les réparations de ce quai pendant les mois d'août et de septembre. On a renouvelé le plancher et quelques-uns des longerons, et on a consolidé l'avant-massif en général.

Ces réparations ont mis ce quai en assez bon état; mais il est vieux. Dépense totale pendant l'exercice, $597.54.

PIERREVILLE.

Pierreville, village prospère du comté de Yamaska, est situé sur la rive est de la rivière Yamaska, à 9 milles de son embouchure et à 28½ milles au nord-est de Sorel. De la gare de Pierreville sur le chemin de fer Québec, Montréal et Sud, on communique avec Montréal, Saint-Hyacinthe, Trois-Rivières et Victoriaville. Ce village possède une église (catholique romaine), deux églises (protestantes), deux succursales de banque, le télégraphe et le téléphone, environ quinze magasins, des scieries, des moulins à farine et à carder, il s'y fait un commerce considérable de bois. De grandes quantités de gants, mitaines, souliers, paniers, etc., sont manufacturés par les Abénaquis du lieu. On y trouve aussi des chantiers de construction navale. 1,200 habitants environ.

En 1904 et 1905, le ministère des Travaux publics a construit en ce lieu un appontement directement au-dessous du pont du chemin de fer Québec, Montréal et Méridional. Cet ouvrage comprend:—

1. Un ouvrage sur pilotis de 150 pieds de longueur, de 48 pieds 4 pouces de largeur et de 13 pieds de hauteur à son extrémité du large, où il atteint une profondeur d'eau de 5 pieds avec brise-lames à talus de 1½ dans 1 à son extrémité d'amont et une cale double.

2. Une chaussée d'accès en enrochements, de 400 pieds de longueur et de 30 à 50 pieds de largeur à talus ménagés en pierres perdues de chaque côté.

3. Un entrepôt érigé sur des colonnes en pierres près de l'abord.

Le 22 mai 1912, on a reçu l'autorisation de dépenser en régie la somme de $400 pour les réparations du quai et de l'abord.

Commencés le 21 juin, et achevés le 19 juillet 1912, les travaux ont consisté dans la pose de drains de 6 pouces sur une longueur de 180 pieds pour épuiser l'eau dans la chaussée d'accès, et dans le nivellement de cette dernière au moyen de sable, d'argile et de gravier; dans la remise en place de l'entrepôt qui avait été déplacé par les glaces, et dans le renouvellement de sa toiture, et encore, dans le renouvellement d'une partie du plancher du quai et d'un tronçon du couronnement en bois de tamarac, sur une longueur de 30 pieds.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé 1,500 pieds m.p. de bois d'épinette blanche et de tamarac, 180 pieds courants de drains, et environ 300 verges cubes de sable, d'argile et de gravier.

La dépense pendant l'exercice 1912-13, s'est élevée à $400.02.

POINTE-À-BROUSSEAU.

Pointe-à-Brousseau se trouve à l'extrémité ouest de la paroisse de Chlorydorme, à 190 milles en bas de Métis, sur le fleuve Saint-Laurent. Cette pointe protège en partie un excellent havre de refuge pour les vaisseaux, sauf à l'époque des grandes

marées. Les travaux actuellement en cours d'exécution consistent à achever l'ouvrage de protection de ce havre en construisant, depuis le cap de Pointe-à-Brousseau, un brise-lames sur les battures jusqu'à l'entrée du havre, en eau profonde.

Pendant l'exercice 1910-11, on a construit et mis en état d'être immergé un caisson de 75 x 25 pieds et construit le chemin d'accès jusqu'à 30 pieds en deça de l'extrémité du caisson.

Le printemps dernier, on a employé la somme de $578.83, pour immerger le caisson et le mettre en place, puis le charger de pierres et le couvrir de rondins pour le protéger durant l'hiver.

Dépense, $587.83.

POINTE-À-ÉLIE.

Pointe-à-Elie se trouve à l'extrémité sud-est de l'île Allright, à 2 milles à l'est de l'église catholique de Havre-aux-Maisons.

Le bateau à vapeur *Lady Sybil* fait escale à Pointe-à-Elie, pour y prendre la malle et les marchandises; ce lieu sert aussi de havre de refuge à ce bateau pendant les coups de vents du nord-est.

L'établissement d'un débarcadère et d'un brise-lames offre en ce lieu le meilleur abri durant toutes les tempêtes, surtout celles provenant du vent d'est qui sont fréquentes au printemps.

Pendant le dernier exercice, on a immergé et mis en place, et construit jusqu'à une hauteur de 4 pieds au-dessus du niveau des basses eaux, le caisson construit sur la grève en 1911-12.

Dépense, $5,782.58.

POINTE-AUX-ESQUIMAUX.

Pointe-aux-Esquimaux, village qui compte 1,000 habitants, est situé sur la rive nord du golfe Saint-Laurent, à une distance de 425 milles en bas de Québec.

Pendant l'exercice dernier, on a achevé, à l'exception de la pose de deux défenses, le prolongement du quai en ce lieu, commencé en 1911. Ce prolongement a 40 x 40 pieds et a été établi dans 30 pieds d'eau de profondeur.

Commencés le 1er juin, ces travaux exécutés à la journée, ont été achevés le 16 août. Dépense, $2,000.35.

POINTE-AU-PÈRE.

Pointe-au-Père, comté de Rimouski, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à six milles en aval de Rimouski.

On y a installé un marégraphe et on y trouve aussi un puissant cornet de brume actionné par l'air comprimé, un phare à l'acétylène et un poste de télégraphie sans fil de Marconi.

Pendant l'exercice 1912-13, on a fait des réparations considérables au quai en ce lieu. On a renouvelé le revêtement qu'on a assujetti sur les deux côtés du quai au moyen de boulons; on a renouvelé 9 pièces des lisses, réparé le tablier et peinturé de chaque côté la tête du quai.

On a construit un mur de soutènement de 300 pieds de longueur et d'une hauteur moyenne de 6 pieds du côté est du quai. On a chargé ce mur de pierres, et l'on a rempli de pierres l'espace entre le mur de soutènement et la berge jusqu'au niveau du couronnement du premier.

On a construit un trottoir à partir du quai jusqu'au bâtiment où est installé le cornet de brume, une distance de 730 pieds.

On a abattu le mât du pavillon des signaux pour le fixer à l'extrémité du rivage du quai.

On a réparé provisoirement une ouverture que les grosses mers avaient pratiquées en novembre dernier dans le côté ouest du quai.

Dépense, $2,879.26.

POINTE-AUX-TREMBLES (en bas).

Pointe-aux-Trembles, comté de Portneuf, est située sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 20 milles au-dessus de Québec.

Pendant le présent exercice, on a réparé 300 madriers du plancher du quai en ce lieu; on a aussi fait quelques réparations aux garde-fous et peinturé le toit du bâtiment érigé sur le quai.

Commencés le 11 juillet, les travaux ont été achevés le 23 août 1912.

La dépense pour le présent exercice 1912-13, s'élève à $444.19.

POINTE-AUX-TREMBLES.

Dragage.

Pointe-aux-Trembles (en haut), comté de Laval, est située sur l'île de Montréal. On s'y rend par tramways électriques. Le village possède une église (catholique), un collège pour les garçons et les filles sous les auspices de l'église presbytérienne du Canada, un bureau de poste, trois hôtelleries et le téléphone. Un excellent champ de tir a été ménagé à un demi mille du village. 876 habitants.

Du 4 juillet au 22 août, la drague *Prince Guy* appartenant à la *W. J. Poupore Company,* a dragué à Pointe-aux-Trembles pour approfondir à 8 pieds et établir de 40 à 45 pieds le chenal d'accès intérieur au quai du gouvernement à Pointe-aux-Trembles à partir de Bout-de-l'Ile.

On a enlevé quelque 15,527 verges cubes de matières cubées au chaland, soit 10,857 verges cubes cubées *in situ.* Sur ce dernier volume, on a éjecté 1,542 verges cubes et on a déversé le reste à une distance d'un mille au large. Largeur de la tranchée, de 40 à 45 pieds; profondeur, de 2 à 9 pieds; développement, 1,015 pieds courants; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 352½.

Prix au contrat, 30 cents par verge cubée *in situ* pour les matières déversées au large, et 20 cents par verge cube pour les matières éjectées. Dépense totale, $3,102.30.

Ces travaux avaient pour objet d'offrir un chenal plus sûr aux petites embarcations et aux barges, etc., entre Pointe-aux-Trembles et Bout-de-l'Ile: autrement, ces bateaux auraient été obligés de passer par le chenal maritime du Saint-Laurent.

POINTE-CLAIRE.

Pointe-Claire, municipalité du comté de Jacques-Cartier, se trouve sur le lac Saint-Louis et sur les lignes du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien, à 14 milles de Montréal. Le village possède une église (catholique romaine), six magasins, trois hôtelleries, une messagerie et le télégraphe. 850 habitants.

Le quai public construit à Pointe-Claire en 1899, comprend:—

1. Un avant-bloc en encaissement de 109½ pieds, pourvu d'un brise-glase de 12 pieds, établi à 14 pieds de hauteur dans 6 pieds d'eau de profondeur à l'étiage.

2. Une chaussée d'accès en pierres, dont la longueur est de 1,000 pieds et la largeur de 29 à plus de 100 pieds, et qui mène au chemin du Roi.

3. Trois entrepôts dont l'un, de 27 pieds 3 pouces sur 19 pieds 2 pouces, érigé à l'intersection d'aval de l'avant-bloc et de l'abord, et dont les deux autres, de 60 x 30 pieds et 40 x 15½ pieds respectivement, érigés sur la chaussée d'accès.

Les lourdes charges de sable débarquées sur ce quai, ont nécessité le renouvellement des longerons et d'une partie du plancher.

On a appliqué deux couches de peinture sur l'entrepôt et exécuté d'autres légères réparations au quai.

Les travaux ont été exécutés à la journée.

Dépense, $618.31.

POINTE-FORTUNE.

Pointe-Fortune, comté de Vaudreuil, est située sur la rivière Ottawa et sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien (ligne courte), à 7 milles de Grenville et à 45 milles au nord-ouest de Montréal. Il possède un bureau de poste, trois églises (catholique romaine, presbytérienne et méthodiste), deux magasins, une hôtellerie, un bureau de messagerie et le télégraphe. 400 habitants.

Les travaux exécutés en ce lieu pendant le présent exercice, commencés le 17 juillet et achevés le 7 août, ont consisté dans les réparations du quai. On a dépensé en tout la somme de $243.29 pour le renouvellement d'une partie de la cale et les réparations en général du plancher.

Ces travaux ont été exécutés à la journée.

POINTE-PICHÉ.

Pointe-Piché, comté de Pontiac, sur la rive est du lac Témiscamingue, vis-à-vis Haileybury, est le débouché du canton de Guigues; c'est le centre d'un district agricole prospère qui compte 4,000 habitants. Les chiffres du trafic pendant la saison de 1912, fournissent 534 tonnes de marchandises livrées au quai de rive en cet endroit, et 248 tonnes de marchandises expédiées du même lieu.

A la session dernière, le Parlement vota $8,500 pour l'exhaussement du quai de Pointe-Piché, afin de l'amener à la hauteur correspondante au nouveau des eaux créé par les barrages-réservoirs établis sur le lac Témiscamingue, et de plus, pour le prolongement du quai, afin de pourvoir au besoin du trafic toujours grandissant en ce lieu.

La longueur de ce prolongement sur pilotis est de 140 pieds, et sa largeur de 80 pieds. On exhaussa de trois pieds le vieux quai et l'abord sur pilotis et l'on amena à la hauteur de la plate-forme le revêtement du brise-glaces continu établi sur le côté nord. Avant l'interruption des travaux en novembre, on se procura tous les matériaux nécessaires pour la construction d'un entrepôt, d'un garde-fou, etc., et on amena à pied d'œuvre la pierre devant servir à l'exhaussement de la chaussée d'accès et au remplissage de l'encaissement établi autour de l'ouvrage sur pilotis là où les fondations n'atteignent pas le roc. On se procura de plus, les matériaux nécessaires pour l'amélioration de l'appontement qui comprendront la pose d'un bordage et de défense, etc.

Commencés le 25 juin, les travaux ont été interrompus le 7 novembre.

Pendant la période comprise entre le 11 et le 22 mars, on acheva l'entretoisement de l'abord sur pilotis; on construisit une estacade flottante, longue de 90 pieds, laquelle on relia à un tronçon long de 90 pieds de la vieille estacade flottante, pour protéger l'appontement contre les glaces.

Dépense au 31 mars, $8,438.72.

POLTIMORE.

Poltimore, village du comté de Labelle, est situé sur la rivière du Lièvre, vis-à-vis La Salette, à 18 milles au-dessus de Buckingham.

Du 20 au 31 mars, on dépensa $274.59, pour la construction d'une pontée au débarcadère de Poltimore. Cette pontée ou plate-forme flottante consiste en deux rangées de pièces de bois de cèdre recouverts d'un tablier en madriers de 2 pouces; sa largeur est de 25 pieds et sa longueur de 30 pieds.

PORT-DANIEL.

Port-Daniel, comté de Bonaventure, est situé sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à 45 milles à l'ouest de Percé.

C'est un village important, qui compte 1,500 habitants dont la plupart s'occupent à la pêche. On exploite aussi le sol très riche des environs. On y compte deux moulins à scie, un bureau de poste et le télégraphe, plusieurs magasins, et une station du chemin de fer Québec-Oriental.

Les travaux exécutés en ce lieu pendant l'exercice 1912-13, ont consisté dans l'exécution d'une palée contre les deux côtés du quai, pour y empêcher l'affouillement: du côté sud, sur une longueur de 108 pieds, et du côté nord sur une longueur de 126 pieds. En outre, on a réparé l'entrepôt.

Dépense, $821.04.

POUPORE.

En 1912, le ministère a achevé à Poupore, situé sur la rivière du Lièvre, à 12 milles en amont de Buckingham, dans le comté de Labelle, la construction d'une écluse et d'un barrage pour améliorer la navigation jusqu'x Hautes-Chutes.

Sur l'appropriation de $7,000 pour la construction d'un épi au pied des écluses, on a autorisé la dépense de $3,500 pour l'établissement d'ouvrages de protection de la navigation à l'entrée supérieure des écluses; on a aussi fait l'étude des circonstances particulières se rattachant à l'emplacement au pied de l'écluse pour la construction d'un épi, et on a préparé les plans de cet ouvrage. On a construit deux massifs en ce lieu, dont l'un de 10 pieds carrés au sommet et de 20 pieds carrés au fond et de 30 pieds de hauteur, et dont l'autre de 10 pieds carrés au sommet, 32 pieds carrés au fond et de 20 pieds de hauteur. On a démoli jusqu'au niveau des basses eaux un tronçon de l'épi d'amont, en forme triangulaire, de 94 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, et l'on en a reconstruit la face de façon à permettre l'écoulement facile des crues; on a de plus réparé le revêtement du barrage; ces travaux ont été exécutés du 10 février au 31 mars. Des circonstances incontrôlables ont empêché le parachèvement de l'ouvrage.

Dépense au 31 mars, $2,892.30.

La drague départementale *N° 2,* a dragué à Poupore, du 30 septembre au 16 novembre, pratiquant deux tranchées sur un développement de 848 pieds et une largeur de 20 pieds, à travers l'éboulis en ce lieu, pour rendre navigable le chenal qui avait été entièrement obstrué par un éboulement survenu le 28 septembre.

On a extrait un volume de 9,848 verges cubes d'argile (cubage au chaland), à une profondeur de 7 pieds, au plafond, matières qu'on a déversées en eau profonde à 1 mille de distance.

Le fond de la rivière obstrué par l'éboulement considérable de 1903, est tellement inégal, et la profondeur qu'on trouve dans le chenal en ce lieu, varie si rapidement par l'affouillement de la berge et des petits glissements qui s'y produisent, qu'il a été impossible d'y exécuter des mesurages précis pour l'évaluation des dragages.

QUÉBEC.

Dragage.

Le quai Atkinson est situé sud le havre de Québec, à environ 500 pieds à l'ouest du bassin du quai de la douane.

On a creusé près de ce quai à une profondeur de 12 et 18 pieds pour offrir un poste d'amarrage au bateau à vapeur qui fait le service du transport des wagons entre la rive nord et la rive sud.

La drague *Ottawa* a travaillé au quai Atkinson, du 24 octobre au 4 novembre 1912, et la drague *Internationale,* les 18, 19 et 20 juillet 1912, pour extraire 6,696 verges cubes de roc désagrégé et de vase.

Bassin de la douane.

Le bassin de la douane se trouve en face des bureaux de la douane à Québec.

On a exécuté des dragages dans ce bassin pour le curer en face du quai de Pointe-à-Carcy.

On a de plus élargi le chenal d'accès à ce bassin en enlevant les débris d'un vieux quai.

La drague *Internationale* a travaillé en ce lieu du 1er au 17 juillet 1912.

On a extrait un volume de 9,104 verges cubes de matières se composant de sable, de vase et des débris du vieux quai pour atteindre une profondeur d'eau de 23 pieds.

Les dragages dans le havre de Québec ont été exécutés conjointement avec les travaux à l'endroit du chenal d'accès au quai n° 1, et de son poste d'amarrage.

Ces travaux ont été exécutés par la drague *Fundy,* de la *Dominion Dredging Co.,* du 2 mai au 11 décembre 1912, et par les dragues départementales *Internationale* du 2 juillet au 23 novembre 1912, et *Ottawa,* du 5 au 20 novembre 1912.

On a extrait un volume de 686,510 verges cubes de sable, de tuf et de roches erratiques à une profondeur de 35 pieds.

RIMOUSKI.

La ville de Rimouski, dans le comté du même nom, est située sur la côte sud du fleuve Saint-Laurent, à 180 milles en bas de Québec. 4,000 habitants.

C'est le chef-lieu des comtés de Matane et de Rimouski et une station importante du chemin de fer Intercolonial, et la voie secondaire de ce chemin de fer à l'appontement de Rimouski, facilite beaucoup l'importation et l'exportation du bois de commerce, etc.

Les exportations de Rimouski l'an dernier comportaient 6,364 tonnes de pulpe, évaluées à $169,794, 18,900,000 pieds de bois de construction évalué à $264,600, et 2,000 tonnes d'herbes marines évaluées à $36,750, en sus d'une certaine quantité de bardeaux et de lattes, de bois de pulpe de traverses, etc.

On a consacré pendant l'exercice 1912-13, 704 heures de travail pour extraire 84,061 verges cubes de matières (cubage au chaland), soit 464 chalands pleins, de glaise. Ces dragages ont été exécutés par la drague *Progress.*

La ville de Rimouski est située sur la côte sud du Saint-Laurent, à 180 milles en bas de Québec. C'est le chef-lieu des comtés de Rimouski et de Matane. 4,000 habitants.

C'est une station importante du chemin de fer Intercolonial, où la malle royale est transbordée des steamers océaniques dans les wagons de chemin de fer et *vice versa.*

La bifurcation du chemin de fer au quai de rive en ce lieu, rend de grands services à la navigation en y facilitant l'importation des marchandises et l'exportation du bois de construction, etc.

On compte dans les environs plusieurs grandes fabriques de pulpe et scieries qui feront usage du quai aussitôt qu'on en aura amélioré l'abord. Pour se former une idée de l'importance du commerce de bois dans le district, je donne ici les noms des industries qui y sont établis: ce sont Price Frères et Cie, la maison Métis et Matane, Roy Frères, la *Matapedia Lumber Co.,* la *Price-Porritt Pulp and Paper Co.,* J. A. Théberge, Gagnier Frères, Turgeon et Vaillancourt, la Compagnie Industrielle de Rimoski, Banville et Cie., etc.

L'automne dernier, on a proposé des soumissions pour la construction de caissons qui seront immergés dans 25 pieds d'eau, et pour le creusement d'un bassin de marée où l'on trouvera une profondeur d'eau de 25 pieds, sur une longueur de 400 pieds vers l'ouest et de 1,000 pieds vers le nord.

Les travaux exécutés pendant l'exercice 1912-13, ont consisté dans le remblayage de la cale sur le côté ouest du quai, sur une longueur de 153 pieds et une largeur de 14 pieds. On a posé deux rangées de pièces de bois, les longerons, le plancher et les lisses. En outre, on a réparé le quai en général.

Les grandes marées atteignent ici 15 pieds; les petites marées 9 pieds.

Dépense, $3,994.80.

RIVIÈRE À LA CARPE.

On a fait l'examen d'un emplacement pour la construction d'un nouveau pont sur la rivière à la Carpe, l'un des affluents sud de la rivière Ottawa en aval de la chute des Chats. On a trouvé que la construction de ce pont ne nuirait en aucune façon à ce cours d'eau.

POINTE-AUX-ANGLAIS.

Dragage.

Pointe-aux-Anglais, comté des Deux-Montagnes, est située sur la rive nord du lac des Deux-Montagnes, à 5 milles à l'ouest d'Oka et à 42 milles à l'ouest de Montréal.

Du 11 juillet au 12 août, la drague *Nipissing* du ministère, a dragué à Pointe-aux-Anglais, pour approfondir à 8 pieds le chenal d'accès et le poste d'amarrage au quai. On a enlevé quelque 8,335 verges cubes de sable, de roches erratiques, de glaise et de tuf, qu'on a déversés à un mille au large. Largeur des tranchées, de 20 à 28 pieds; profondeur, de 3 à 8½ pieds; développement, 1,830 pieds courant, nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 223.

RIVIÈRE-AUX-OUTARDES.

La rivière aux Outardes, comté de Chicoutimi, se jette dans le Saguenay, à quelque 8 milles en bas de la ville de Chicoutimi.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $388.74, pour l'enlèvement de roches erratiques à l'embouchure de cette rivière, afin d'en faciliter l'entrée.

Commencés le 19 août, les travaux ont été interrompus le 11 septembre.

RIVIÈRES DES PRAIRIES.

Dragage.

La rivière des Prairies ou Back-River, sépare l'île de Montréal de l'île Jésus. Elle naît au pied du lac des Deux-Montagnes (rivière Ottawa), et se jette dans le Saint-Laurent à Bout-de-l'Ile, à quelque 27 milles en aval. Le débit de la rivière des Prairies varie de 20,000 p.c.p.s. aux basses eaux à 72,000 p.c.p.s. aux hautes eaux. Des roches erratiques dans les rapides entravent la navigation de cette rivière sur de longs développements.

Du 25 juin au 16 novembre, la drague *N° 6* du ministère, a dragué dans la rivière des Prairies, vis-à-vis le village Rivières-des-Prairies, à quelque 4 milles en amont du Bout-de-l'Ile, pour prolonger à travers les rapides le chenal de 6 pieds de profondeur et de 100 pieds de largeur dont le dragage avait été commencé pendant l'automne de 1911.

On a enlevé quelque 14,936 verges cubes de roches erratiques, de petites roches, de tuf et de gravier qu'on a rejetés de chaque côté. Largeur des tranchées, 50 pieds; profondeur, de 1½ à 4 pieds; développement, 3,545 pieds courants; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 752.

Ces travaux avaient pour objet d'offrir à la navigation un chenal de 5 pieds de profondeur à partir de Bout-de-l'Ile jusqu'au village de Saint-Vincent-de-Paul, à quelque 11 milles en amont.

RIVIÈRE DES VASES.

La rivière des Vases, comté de Témiscouata, se jette dans le Saint-Laurent, à environ 6 milles à l'ouest de l'église de l'Isle-Verte, après avoir traversé la paroisse de l'Isle-Verte qui compte 2,500 habitants. L'industrie principale du lieu est l'exploitation de la production du corail par la mer.

Afin d'encourager cet industrie et offrir des facilités de débarquement aux habitants de l'île à l'opposite, on a construit un débarcadère sur la rive sud-est de l'embouchure de la rivière des Vases.

Mais comme la pêche du corail prend de plus en plus d'importance en ce lieu, les quelque 35 bateaux d'une longueur moyenne de 25 pieds, employés pour cette industrie, ne trouvaient plus à ce débarcadère les facilités suffisantes pour le débarquement de leurs marchandises, et on a dépensé la somme de $1,000 pour l'exécution d'un prolonge-

ment de 60 pieds de longueur, de 20 pieds de largeur et de 8 pieds de hauteur à son extrémité extérieure, lequel on a placé contre la berge en talus de la rivière, avec remblayage.

Les travaux ont été exécutés pendant les mois de juin et de juillet.

RIVIÈRES-AUX-VASES.

La rivière aux Vases, comté de Chicoutimi, se trouve sur la rive nord de la rivière Saguenay, dans la paroisse de Sainte-Anne-du-Saguenay, à environ 6 milles du village de Sainte-Anne.

Pendant l'exercice dernier, on a achevé l'exécution d'un prolongement du quai en ce lieu. Ce prolongement a 30 pieds de largeur, 40 pieds de longueur et 20 pieds de hauteur. Cet ouvrage avait été commencé en 1911-12.

Commencés le 2 mai, les travaux ont été achevés le 19 août.

Dépense, $1,194.77.

RIVIÈRE BAS-DE-SOIE.

Les Bergeronnes.

Les Bergeronnes, comté de Saguenay, village desservi par la poste, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent à quelque 18 milles de Tadoussac.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $50, pour l'enlèvement de roches erratiques dans la rivière Bas-de-Soie, afin d'y faciliter le flottage.

Commencés le 18 avril, les travaux ont été interrompus le 20 juin.

RIVIÈRE BATISCAN.

La rivière Batiscan se jette dans le fleuve Saint-Laurent, comté de Champlain.

Les dragages exécutés dans cette rivière avaient pour but d'offrir à la navigation un chenal d'une profondeur de 7 pieds aux basses eaux. Les travaux ont été exécutés du 9 mai au 3 août 1912, par la drague *Duke of York,* de la *W. J. Poupore Co.*

On a extrait un volume de 56,804 verges cubes d'argile et de sable, pour le prix de 15 cents par verge cube.

RIVIÈRE-BLANCHE.

La village de la Rivière-Blanche ou Saint-Ulric de Matane, comté de Rimouski, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 21 milles à l'est de Métis et à 9 milles à l'ouest de Matane.

C'est le nom d'un riche pays agricole, et on trouve dans le village une scierie et une manufacture de portes et de châssis de fenêtres, etc.

Pendant l'exercice 1912-13, on a renouvelé les parties défectueuses du revêtement du plancher du quai et exécuté quelques réparations de moindre importance.

Dépense, $348.44.

RIVIÈRE CAPLAN.

La rivière Caplan se jette dans la baie des Chaleurs, rive nord. On y trouve l'une des pêcheries importantes de la municipalité de Saint-Charles de Caplan, comté de Bonaventure.

On a construit un brise-lames de 45 pieds de longueur, construit sur la rive est de la rivière et un autre sur la rive ouest, de 45 pieds de longueur, y compris un massif de tête de 60 pieds de longueur qui n'est pas encore achevé.

Pendant l'exercice 1912-13, on a exhaussé et chargé de pierres l'un de ces brise-lames.

Dépense, $100.25.

RIVIÈRE-DU-LOUP.

Rivière-du-Loup ou Fraserville, chef-lieu du comté de Témiscouata, est située sur la rive sud du Saint-Laurent, à 114 milles en bas de Québec. Cette ville compte plus de 7,000 habitants. C'est un centre prospère, où l'on trouve plusieurs manufactures, y compris deux moulins à papier de pulpe. La pointe de la Rivière-du-Loup, où se trouve le quai, est à 2½ milles du village. C'est l'un des endroits du bas du fleuve les plus fréquentés par les touristes, pendant l'été.

Un embranchement du chemin de fer Intercolonial relie la station de la Rivière-du-Loup avec le quai, une distance d'environ 8 milles. Les grandes marées atteignent ici 19 pieds, et les petites marées 12 pieds.

Pendant l'exercice révolu le 31 mars 1913, on a dépensé la somme de $4,100, pour des réparations considérables à l'appontement en ce lieu, lesquelles ont consisté dans les travaux suivants:—

On a revêtu au moyen de madriers de 4 pouces en bois d'épinette blanche, sur une longueur de 660 pieds et une hauteur moyenne de 18 pieds, les parements du côté est de l'extrémité du rivage de l'ouvrage. On a renouvelé son plancher au moyen de madriers de 3 pouces en bois d'épinette blanche pour couvrir une étendue de 7,608 pieds carrés.

On a renouvelé le toit en bardeaux des deux entrepôts érigés à l'extrémité du large de l'appontement et on leur a donné deux couches de peinture à l'intérieur et à l'extérieur. On a de plus peinturé les garde-corps et les lisses d'un bout à l'autre de l'ouvrage.

Dans le but de renouveler la partie à revêtement en bois dur de la face extérieure de l'appontement, on a fait l'achat de 17,627 p.m.p. de chêne blanc pour le prix de $65 le mille pieds. Mais comme la livraison de ce bois a été faite trop tard l'automne, on n'a pas pu l'utiliser, et l'on exécutera ce renouvellement l'été prochain.

Les travaux ont été exécutés entre le 15 juin et le 15 octobre.

RIVIÈRE-DU-LOUP (en haut).

Dragage.

La rivière du Loup, comté de Maskinongé, se jette dans le lac Saint-Pierre (fleuve Saint-Laurent), après avoir traversé la ville de Louiseville sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien, à quelque 75 milles au nord-est de Montréal.

Le chemin de fer du Pacifique-Canadien (ligne Montréal-Québec), a une station à Louiseville qui est situé près du lac Saint-Pierre sur le fleuve Saint-Laurent, à 21 milles à l'ouest de Trois-Rivières et à 6 milles au sud de la station des eaux minérales de Saint-Léon. La région environnante renferme une grande quantité de gaz naturel dont la ville se sert pour l'éclairage. Louiseville possède deux églises (catholique romaine et protestante), un bureau de poste, un couvent, plusieurs magasins, quatre hôtelleries, une usine de distribution d'eau, une succursale de la banque Hochelaga, une école modèle, deux moulins à scie, deux moulins à farine, deux fonderies, une manufacture de portes et de châssis de fenêtres, deux fabriques de chemises, quatre tanneries et le service du télégraphe, du téléphone et des messageries. 1,685 habitants environ.

Du 1er au 16 août, la drague *N° 3* du ministère a dragué au village Rivière-du-Loup, nom d'un faubourg (paroisse de Saint-Antoine), et du port de Louiseville, pour approfondir à 6 pieds le chenal d'accès au quai du gouvernement en ce lieu.

On a enlevé quelque 2,160 verges cubes de sable et de glaise cubés au chaland, qu'on a déversés à une distance de 5½ à 6 milles en aval dans le lac Saint-Pierre. Largeur des tranchées, de 15 à 25 pieds; profondeur, de 2 à 4 pieds; développement, 642 pieds courants; nombre d'heures employées au dragage, 53.

RIVIÈRE GATINEAU.

Le but des travaux en ce lieu, est d'empêcher l'érosion de la berge est de la rivière Gatineau, en aval du pont du chemin de fer du Pacifique-Canadien. Vu le peu d'argent en disponibilité pour ces travaux, on s'est contenté pendant l'exercice d'acheter les matériaux nécessaires pour l'exécution de l'ouvrage pendant la saison de 1913. On a transporté à pied d'œuvre quelque 464 verges cubes de pierres. La dépense totale au 31 mars, s'est élevée à $962.66.

RIVIÈRE GODEFROY.

La rivière Godefroy, petit cours d'eau dans le comté de Nicolet, prend sa source dans la seigneurie de Roquetaillade, se dirige vers le nord-est pour se jetter dans le fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis de Trois-Rivières.

L'appontement de la rivière Godefroy, a été construit à forfait en 1906, et comprend:—

(*a*) Une tête de quai sur pilotis de 33 pieds de largeur, formée de deux parties, dont l'une a une façade extérieure de 60½ pieds, et l'autre une façade de 36½ pieds, les deux faisant unangle intérieur de 125 degrés.

(*b*) Une chaussée d'accès en enrochements de 611 pieds de longueur, de 16 pieds de largeur utile au couronnement, avec talus de chaque côté, laqelle forme un angle de 25 degrés avec le côté le plus long de l'avant-bloc, le tout se trouvant à une hauteur de 11 pieds 3 pouces au-dessus du niveau des basses eaux. Commencés en juillet 1906, les travaux ont été achevés d'une manière satisfaisante le 18 août suivant.

(*c*) En août 1908, on a dépensé la somme de $650.03, pour construire un entrepôt de 22 x 16 pieds sur l'avant-bloc et pour exhausser de 1 à 2 pieds la chaussée d'accès en enrochements sur une longueur de 200 pieds. Pendant juillet et août 1910, on a dépensé la somme de $1,162.30, pour construire un prolongement de 30 x 10 pieds en encaissement et sur pilotis qu'on a établi à 6 pieds au-dessus du zéro de l'échelle d'eau, pour servir aux phases des basses eaux, et pour remplir de pierres l'espace de 20 à 42 pieds entre ce dernier ouvrage et la chaussée d'accès.

Lors des crues du printemps de 1912, ce débarcadère des basses eaux a été détruit par les glaces mouvantes, et le 10 juin 1912, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $1,100 en régie, pour sa reconstruction.

Commencés le 7 juin, les travaux ont été poursuivis par intervalles jusqu'au 31 août 1912. Les travaux ont consisté dans la réparation de l'entrepôt, la reconstruction du débarcadère des basses eaux par un ouvrage en encaissement à pièces de parements jointives, chargé de pierres, et dans l'empierrement à nouveau de la chaussée d'accès.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé 10,341 pieds m.p. de bois de pin et d'épinette blanche, 13 toises de pierres et 50 verges cubes de gravier.

Pendant l'exercice 1912-13, la dépense s'est élevée à $1,012.40.

RIVIÈRE GRANDE-BERGERONNE.

Les Bergeronnes, comté de Saguenay, village desservi par la poste, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à quelque 18 milles au-dessous de Tadoussac.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $310.75 pour l'enlèvement de roches erratiques à l'embouchure de la rivière Grande-Bergeronne.

Commencés le 20 mai, les travaux ont été achevés le 23 juillet.

RIVIÈRE LAGUERRE.

La rivière Laguerre, cours d'eau lent qui se jette dans le lac Saint-François, sur le Saint-Laurent, à environ 3 milles au nord de Laguerre, dans le comté d'Huntingdon, est navigable pour les vaisseaux d'un tirant de 4 pieds; mais on trouve une profondeur de 9 pieds environ, dans la rivière, après avoir franchi son embouchure. Un pont jetée en ce lieu n'offre qu'un passage de 6 pieds de hauteur aux vaisseaux.

On a décidé d'approfondir et d'améliorer la rivière Laguerre dans le but de dessécher 20 milles carrés de terres environ pour les rendre propres à la culture. On a voté $15,000 pendant la session de 1911 pour commencer ces travaux.

Le 23 août 1911, on a commencé la construction d'un pont en béton armé, et de vannes de régularisation à l'embouchure de la rivière Laguerre.

Les vannes, au nombre de six, ont chacune 6 pieds de largeur et 15 pieds de hauteur. La longueur du pont proprement dit, est de 42½ pieds; les abords en enrochements ont respectivement 48 et 29 pieds de longueur et 20 pieds de largeur au sommet, avec talus empierré, de 1 dans 1, de chaque côté.

On a achevé cette année, l'exécution du pont en béton armé, et des vannes de régularisation qui ont rapport à ce canal de drainage et aux améliorations de la rivière Laguerre.

Le but de l'établissement de ces vannes de régularisation est d'empêcher les eaux du lac Saint-François de pénétrer dans la rivière Laguerre dont le niveau est plus bas que celui du lac Saint-François.

Les travaux ont été exécutés à la journée.

Dépense, $1,973.83.

RIVIÈRE NICOLET.

Dragage.

La rivière Nicolet, naît dans le lac du même nom et se jette dans le lac Saint-Pierre, à trois milles au-dessous de la ville de Nicolet. Son cours est de 60 milles. Malgré son courant très rapide, cette rivière est navigable sur un développement assez considérable en amont de la ville.

Nicolet, comté de Nicolet, est une ville florissante située au pied du lac Saint-Pierre, le long de l'embranchement du chemin de fer du Grand-Tronc, et à 81 milles au nord-est de Montréal. On trouve à Nicolet deux églises, trois couvents, un collège, une banque, 30 magasins, trois hôtelleries, le service du télégraphe et des messageries, des manufactures de châssis de fenêtres, de portes et de voitures, deux fonderies, une imprimerie, un hôpital et un havre. La bibliothèque du collège renferme 20,500 volumes. 2,552 habitants.

Du 11 mai au 16 novembre, la drague *Lanark*; du 15 mai au 16 juillet et du 18 septembre au 15 novembre, la drague *Nehoc,* toutes deux appartenant à MM. L. Cohen et Fils, ont dragué dans la rivière Nicolet, pour y continuer l'exécution du contrat dont les travaux avaient été commencés l'année précédente.

La drague *Lanark* a enlevé 74,477 verges cubes de glaise et de sable cubés au chaland. Largeur des tranchées, de 18 à 30 pieds; profondeur, de 3½ à 10 pieds; développement, 12,783 pieds courants; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 1,539.

La drague *Nehoc* a enlevé 46,298 verges cubes de glaise et de sable cubés au chaland. Largeur des tranchées, de 15 à 30 pieds; profondeur, de 3½ à 15 pieds; développement, 5,305 pieds; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 827. Décharges dans le fleuve Saint-Laurent à une distance de 3 milles en aval. Volume dragué, 120,760 verges cubes de matières cubées au chaland, soit 89,652 verges cubes *in situ.* Le prix au contrat était de 30½ cents la verge cube *in situ.* Dépense totale, $27,343.86.

Ces travaux avaient pour objet de ménager un chenal de 10 pieds de profondeur et de 100 pieds de largeur dans la rivière Nicolet, à partir du fleuve Saint-Laurent jusqu'à la ville de Nicolet, là où l'exécution d'un quai est en projet.

RIVIÈRE OTTAWA, (chutes des Chats.)

Pont du chemin de fer C. N. O.

On a achevé la construction de la culée ouest et de trois des piles du pont en cours d'exécution par la Compagnie du chemin de fer Canadien-Nord d'Ontario, sur la rivière Ottawa aux chutes des Chats, Qué., d'après les plans approuvés par un arrêté du Conseil du 30 septembre 1912. Et de plus, au 31 mars on avait commencé la construction de trois des huit piles qui restent à établir.

RIVIÈRE OTTAWA, (Portage-du-Fort.)

Pont du chemin de fer C. N. O.

Au 31 mars, on avait achevé la seconde culée et six des piles du pont en cours d'exécution par la Compagnie du chemin de fer Canadien-Nord d'Ontario, sur la rivière Ottawa, à Portage-du-Fort, Qué., d'après les plans approuvés par un arrêté du Conseil du 29 juillet 1912; de plus, on avait en partie achevé le bétonnage de l'une des piles et le creusement des fondations de trois autres piles.

RIVIÈRE DU LIÈVRE.

Ecluse et barrage.

Cette écluse est établie à Poupore, sur la rivière du Lièvre, dans le comté de Labelle, Qué., à 12 milles en amont de Buckingham.

En sus de la dépense nécessaire de la main-d'œuvre pour le fonctionnement des écluses à Poupore, l'installation des estacades, la réparation temporaire des vannes et l'achat de trois nouvelles vannes avec leurs accessoires, etc., on a dû faire certaines réparations de la maison de l'éclusier, qui ont consisté dans le renouvellement du toit et dans la construction d'une véranda peu coûteuse à la place du vieux portique vitré, et dans le peinturage nécessaire, etc. L'entretien de ces ouvrages pendant l'exercice a entraîné la dépense suivante: gages, $1,371.68; matériaux pour réparations, $286.24; téléphone, $15; approvisionnements et vannes, $421.84. Total, $2,094.76.

PONT DE WALTHAM, (rivière Ottawa.)

On a fait l'examen de l'emplacement, préparé les plans et devis, et le 31 décembre 1912, soumis un rapport pour la construction d'un pont public devant franchir le chenal Culbute de la rivière Ottawa, entre le village de Waltham et l'île aux Allumettes, Qué.

RIVIÈRE-OUELLE.

L'appontement est situé à Pointe-aux-Orignaux, à 5 milles du village de Rivière-Ouelle, comté de Kamouraska, sur la rive sud du Saint-Laurent, vis-à-vis la Malbaie, sur la côte nord. Un embranchement du chemin de fer Intercolonial relie la station de Rivière-Ouelle avec l'appontement, pour desservir le bateau à vapeur qui traverse le Saint-Laurent plusieurs fois par jour et fait escale à la Malbaie et autres localités sur la côte nord. En hiver, le bateau fait aussi le service tous les jours.

Les grandes marées atteignent ici 20 pieds, et les petites marées 8 pieds.

Pendant l'exercice révolu le 31 mars 1913, on a exécuté les travaux suivant à l'endroit de l'appontement:—

On a renouvelé le plancher sur une espace de 1,600 pieds carrés et on a réparé le garde-corps de chaque côté, d'un bout à l'autre de l'ouvrage. On a employé 25 pièces de bois de 6 x 6 pouces, de 12 pieds de longueur, et 50 pièces de bois de 3 x 4 pouces et de 12 pieds de longueur, et 25 gallons de peinture. On a fixé des défenses aux angles, employant 12 pièces de bois de 8 x 8 pouces et de 25 pieds de longueur, et

on a réparé la cale mobile; et pour consolider les parements, on a établi contre la face ouest de l'appontement, sur une longueur de 60 pieds des pilots en bois de sapin, de 10 x 12 pouces et de 40 pieds de longueur, enfoncés à refus et assujettis solidement aux pièces de parement.

La dépense s'est élevée à $1,477.47.

RIVIÈRE SAGUENAY.

Dragage.

Les travaux de dragage dans la rivière Saguenay, ont été exécutés du 14 septembre au 16 novembre, par la *Continental Dredging Co.,* de Montréal, avec le concours de la drague *Bruxelles,* appartenant à la compagnie générale d'entreprises publiques, à savoir :—

Drague "Algonquin".

A l'intersection des rangs Chicoutimi et Sainte-Anne.

Du 11 juin au 20 juin..		4,591 verges cubes.

Rang Chicoutimi.

Du 21 juin au 27 septembre..	123,722½	
Du 11 octobre au 18 octobre..	10,839	
Du 11 novembre au 16 novembre.. . .	5,574	
		140,335½ verges cubes.

Devant le quai de Chicoutimi.

Du 28 septembre au 10 octobre..	7,452	
Du 19 octobre au 10 novembre..	19,152	
		26,604 verges cubes.
		171,330½ verges cubes.

On a pratiqué 5 tranchées dans le rang de Chicoutimi, et il reste une tranchée de chaque côté à achever.

Drague "Bruxelles".

A la tête du rang Valin.

Du 14 septembre au 24 septembre, 17,975 verges cubes.

Au poteau de démarcation, rang Saint-Martin.

Du 24 septembre au 10 octobre, 4,875 verges cubes.

Les matières à draguer, composées en grande partie de roches erratiques de différentes grosseurs, atteignent jusqu'à 2 verges de diamètre, ont empêché la drague *Bruxelles* de draguer en ce lieu.

A l'intersection des rangs Valin et Caribou.

Du 11 octobre au 10 novembre, 48,912 verges cubes.

Au rang Caribou.

Du 11 novembre au 16 novembre, 6,160 verges cubes; somme du dragage exécutée par la drague *Bruxelles,* 77,922 verges cubes; quantité totale du dragage exécuté pendant la saison de 1912, 249,452½ verges cubes.

Dragage.

Les dragages dans la rivière Saguenay ont été exécutés par la *Continental Dredging Co.,* de Montréal, avec le concours de la drague *Bruxelles,* de la compagnie générale des entreprises publiques, du 14 septembre au 16 novembre.

La drague *Algonquin* a enlevé un volume de 4,591 verges cubes de matières à l'intersection des rangs Chicoutimi et Saint-Anne, du 11 au 20 juin; 123,722½ verges cubes à l'endroit du rang Chicoutimi, du 21 juin au 27 septembre; 10,839 verges cubes, du 11 octobre au 18 octobre, et 5,774 verges cubes, du 11 au 16 novembre, 7,452 verges cubes en face du quai de Chicoutimi, du 28 septembre au 10 octobre; 19,152 verges cubes, du 19 octobre au 10 novembre, à savoir, un volume total de 171,350½ verges cubes.

On a pratiqué 5 tranchées à l'endroit du rang Chicoutimi, où il reste à achever une tranchée de chaque côté.

La drague *Bruxelles* a extrait un volume de 17,975 verges cubes de matières à la tête du rang Valin, du 14 au 29 septembre, et 4,875 verges cubes au poteau de démarcation du rang Saint-Martin, du 24 septembre au 10 octobre.

La drague *Bruxelles* a éprouvé des difficultés dans l'excution de ces dragages, les matières à enlever se composent en grande partie de blocs erratiques d'une grosseur atteignant jusqu'à 2 verges de diamètre. Cette drague a extrait en outre un volume de 48,912 verges cubes à l'intersection des rangs Valin et Caribou, du 11 au 15 octobre, et 6,160 verges cubes à l'endroit du rang Caribou, du 11 novembre au 16 novembre, à savoir, une quantité totale de 77,922 verges cubes.

La quantité totale de matières extraites pendant la saison de 1912, s'est élevée à 249,442 verges cubes.

RIVIÈRE SAINT-CHARLES.

Le 8 août 1910, le ministère a passé un marché avec M. Horace Dusseault, le chargeant du creusement d'un chenal de 15 pieds de profondeur d'eau et de 300 pieds de largeur dans la rivière Saint-Charles, à partir de son embouchure jusqu'au pont de la *Quebec Light and Power Co.*

On a besoin de ce chenal pour permettre aux vaisseaux qui pénètrent dans la rivière Saint-Charles d'atteindre le barrage et les écluses projetés en ce lieu.

La drague *Bruxelles* a travaillé du 9 mai au 6 juillet 1912, pour extraire un volume de 200,007 verges cubes.

La drague *Stephen D* a travaillé du 18 mai au 8 juillet 1912, pour extraire un volume de 73,099 verges cubes.

On a enlevé une quantité totale de 273,006 verges cubes de matières se composant de sable et de roches erratiques à 9 cents par verge cube, $24,570.54.

RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

Dragage.

La rivière Saint-François prend sa source dans les comtés de Compton, Beauce et Mégantic. Elle reçoit le tribut des lacs Saint-François, Aylmer et Weedon et de plusieurs autres petits lacs; son cours à travers les cantons de l'Est est de 173 milles et elle se jette dans le Saint-Laurent à la tête du lac Saint-Pierre. Le bassin de réception de la rivière Saint-François couvre 3,370 milles carrés.

Le but des dragages exécutés dans cette rivière, est de la rendre navigable à partir du Saint-Laurent jusqu'à Saint-François-du-Lac et Pierreville, où se fait un trafic considérable.

Commencés le 20 mai 1912, les travaux ont été poursuivis jusqu'au 20 novembre 1912, et ils ont consisté dans l'enlèvement de 145,044 verges cubes d'argile et de sable (cubage au chaland), aux lieux suivants: vis-à-vis les sources d'Abénaquis, on a pratiqué une tranchée de 40 pieds de largeur sur un développement de 1,500 pieds, à 8 pieds de profondeur au-dessous du niveau des basses eaux; profondeur moyenne de la tranchée, 7 pieds.

Vis-à-vis Notre-Dame-de-Pierreville, on a pratiqué une tranchée de 40 pieds de largeur sur un développement de 7,200 pieds, achevée à une profondeur de 9 pieds au-dessous du niveau des basses eaux; profondeur moyenne de la tranchée, 6 pieds; une autre tranchée en aval de 40 pieds de largeur sur un développement de 900 pieds, achevée à 9 pieds de profondeur au-dessous du niveau des basses eaux: profondeur moyenne de la tranchée 5 pieds; à l'entrée de la grande baie Saint-François, on a pratiqué trois tranchées sur un développement de 6,700 pieds, avec une largeur de 120 pieds, achevées à une profondeur de 9 pieds au-dessous du niveau des basses eaux: profondeur moyenne de la tranchée, 6 pieds.

La dépense pendant l'exercice 1912-13, s'est élevée à $23,724.79.

RIVIÈRE SAINT-LOUIS.

Dragage.

La rivière Saint-Louis prend sa source entre les villages de Sainte-Barbe et de Saint-Stanislas, à quelques 8 milles au sud de Valleyfield; traverse les paroisses de Cartier, Saint-Louis de Conzague, Sainte-Etienne et la ville de Beauharnois pour se jeter dans le lac Saint-Louis près de cette dernière ville. Cours, 20 milles environ. Pendant les crues du printemps et après les pluies abondantes, la rivière sort de son lit, plus particulièrement sur un développement de sept milles en amont de Saint-Louis de Conzague, et elle inonde de vastes champs où la semence est pleine de promesse. Afin de tempérer l'effet désastreux de ces inondations, le ministère en 1904, a commencé l'approfondissement du lit de la rivi;re à partir de Saint-Louis de Conzague, au pont Simon, en se dirigeant vers l'amont ,travaux qui ont été continués chaque année depuis cette date. La largeur du chenal où l'on travaille est de 40 pieds, et les matières draguées sont rejetées de chaque côté pour être ensuite nivelés. On a été obligé de faire sauter le roc dans le fond de la rivière, sur une grande partie de ce chenal.

Pendant 1912, du 20 mai au 7 décembre, la drague *N° 1* du ministère a enlevé en ce lieu 17,769 verges cubes de glaise, de roches et de roc désagrégé (plus de 1,171 verges cubes de cette dernière classe de matières), cubées au chaland. Largeur des tranchées, 40 pieds; profondeur, de 1 à 6 pieds; développement, 3,038 pieds courants; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 1,445.

Toutes les matières draguées ont été rejetées de chaque côté et nivelées.

On a achevé l'exécution des dragages à partir de la Pointe-Symons jusqu'à ½ mille en aval de Pont-Rouge, une distance totale d'environ 2½ milles.

RIVIÈRE VERTE.

Rive est.

La rivière Verte traverse la paroisse de l'Isle-Verte, comté de Témiscouata, pour se jeter dans le fleuve Saint-Laurent, à ¾ de mille environ à l'ouest de l'église de l'Isle-Verte.

Pendant l'exercice dernier, entre le 15 juillet et le 20 août, on a dépensé la somme de $497.70, pour l'exécution d'un mur de soutènement en pierre sèche, de 280 pieds de longueur, de 5 pieds de largeur et de 4 pieds de hauteur, contre la face intérieure de la levée en encaissemnt construite en ce lieu il y a quelques années, pour empêcher la dégradation des fondements de ce dernier ouvrage pendant les crues subites du printemps.

Cette digue a une longueur totale de 550 pieds et elle est protégée sur une longueur de 270 pieds par des pilotis enfoncés jusqu'au franc banc de roc.

Rive ouest.

Le débarcadère construit sur la rive est de la rivière Verte près de son embouchure. pour la commodité des gens qui s'occupent à la pêche du corail, industrie qui prend de l'importance de jour en jour, ne suffisant plus au besoin du lieu, on le prolongea sur une longueur de 125 pieds; la largeur de ce prolongement est de 12 pieds et sa hauteur de 8 pieds à son extrémité du large, avec remblayage en terre.

Les massifs de l'ouvrage ont été construits en encaissement de pièces de faible échantillon, chargés de pierres, et sa longueur totale est aujourd'hui de 590 pieds.

Les travaux oont été exécutés entre le 1er juillet et le 26 août, et ils ont entraîné une dépense de $1,498.86.

RIVIÈRE YAMASKA.

La rivière Yamaska, naît dans le comté de Brome, et après un cours de 90 milles, se jette dans le fleuve Saint-Laurent à la tête du lac Saint-Pierre. On a rendu cette rivière navigable sur un développement d'environ 20 milles à partir de son embouchure, par la construction d'un barrage et d'une écluse en 1882, à environ 2 milles au-dessous du village de Saint-Michel de Yamaska. Naturellement, on a dû entretenir le chenal au moyen de dragages.

La drague *Saint-Louis,* avec le concours du remorqueur *Daisy,* a travaillé en ce lieu du 5 juin au 15 octobre 1912, pour extraire un volume de 31,370 verges cubes (cubage au chaland), de sable et d'argile, soit, d'après les mesurages, 30,259 verges cubes *in situ.*

On a pratiqué une tranchée de 30 pieds de largeur à une profondeur de 8 pieds au-dessous du niveau des basses eaux, sur un développement de 1,200 pieds: profondeur moyenne de la tranchée, 4 pieds.

On a pratiqué deux autres tranchées à une profondeur de 8 pieds au-dessous du niveau des basses eaux sur un développement de 3,900 pieds: largeur des tranchées réunies, 50 pieds; profondeur moyenne, 3 pieds 5 pouces.

ROBERVAL.

La ville de Roberval, comté de Chicoutimi, s'étend sur le côté est de la rivière Ouichouaniche, près de son embouchure et sur la rive nord du lac Saint-Jean, à 200 milles à l'est de la ville de Québec. C'est le terminus nord de l'embranchement à Roberval, du chemin de fer Québec et Lac-Saint-Jean, bifurquant à la gare Chambord.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $1,492.26, pour l'achat des matériaux nécessaires aux réparations du quai en ce lieu, qui est dans un état très délabré.

RUISSEAU-À-LA-LOUTRE.

Ruisseau-à-la-Loutre, est situé dans le comté de Rimouski, à environ 24 milles à l'est de Matane.

C'est un nouvel établissement très prospère, où l'on trouve une scierie considérable, et les habitants n'ont pas d'autre sortie que par la voie de l'eau.

Le 15 octobre 1912, un arrêté du Conseil autorisa les dépenses suivantes relativement aux améliorations en projet à Ruisseau-à-la-Loutre:—

1. Le payment de la somme de $50,000 au gouvernement de Québec, pour le lot de grève sur lequel existe un quai, et celle de $25 pour les lettres patentes du lot susdit.

2. Pour l'achat au prix de $1,200 d'un quai et d'un abord appartenant à François St-Gelais, à Ruisseau-à-la-Loutre.

Dépense, $1,275.00.

SABREVOIS.

Sabrevois, comté d'Iberville, est situé sur la rivière Richelieu; c'est aussi une station des chemins de fer Québec, Montréal-Sud et Rutland, à 7 milles d'Iberville et de Saint-Jean. Ce village possède un bureau de poste, deux églises (catholique romaine et épiscopalienne), deux magasins, une hôtellerie, un collège pour les garçons et une école pour les jeunes filles, une scierie ,deux beurreries, deux fromageries et les services des messageries, du télégraphe et du téléphone. 400 habitants environ.

Le quai de Sabrevois construit en 1900, comprend:—

1. Un avant-massif sur pilotis de 105 x 24 pieds 3 pouces, y compris une brise-lames en encaissement.

2. Un abord sur chevalets de 160 pieds 4 pouces x 30 pieds.

3. Une levée en enrochements, de 546 x 30 pieds à talus de 1 dans 1 de chaque côté.

4. Une enclave de 1,048 x 30 pieds qui mène au chemin du Roi.

5. Un entrepôt de 30 pieds 4 pouces x 23 pieds sur pilotis, à l'intersection d'aval de l'avant-bloc et de l'abord, et un autre entrepôt de 30 pieds 6 pouces x 24 pieds 5 pouces sur l'encaissement, près de l'intersection d'amont de l'avant-blonc et de l'abord.

Le quai et l'abord sont en bon état, mais la levée et le chemin menant au chemin public ont été rendus impraticables par l'action des glaces.

Le 1er août, on a commencé les réparations de la levée au moyen de 35 toises de blocs erratiques, qu'on a posés à la main sur une longueur de 300 pieds et une hauteur moyenne de sept pieds, ce qui a amené la levée à 1 pied au-dessus des plus hautes eaux; puis on a recouvert ces pierres d'une couche de gravier d'un pied d'épaisseur, sur une longueur de 100 pieds et une largeur de 18 pieds.

Pendant les mois d'hiver, on a amené à pied d'œuvre 9 toises de pierres qu'on a cassées au marteau et étendues sur la chaussée d'accès, sur une longueur supplémentaire de 200 pieds.

Les travaux ont été exéutés à la journée.

Dépense, $1,368.03.

SAINT-ALEXIS.

Saint-Alexis de la baie des Ha! Ha! comté de Chicoutimi, est situé sur la rive sud de la baie des Ha! Ha!, rivière Saguenay, à 63 milles environ de l'embouchure de cette rivière.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $376.59 pour renouveler le plancher du quai dans sa partie vers le rivage.

Commencés le 19 juin, les travaux ont été achevés le 12 août.

SAINT-ALPHONSE DE BAGOTVILLE.

Saint-Alphonse de Bagotville, est situé au fond de la baie des Ha! Ha! côté sud de la rivière Saguenay, à 66 milles de son embouchure.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $832.99 pour achever le prolongement du quai en ce lieu, entrepris l'année précédente ;on a dépensé une somme suppémentaire de $38.70, pour la réparation du couronnement et des défenses suspendues sur le devant du quai.

Commencés le 4 mai, les travaux ont été achevés le 11 octobre.

SAINT-ANDRÉ.

Saint-André, comté d'Argenteuil, est situé sur la rivière du Nord à 3¼ milles de son embouchure.

A la session dernière, le Parlement vota la somme de $500 pour offrir au commerce plus de facilités d'emmagasinage à Saint-André, là où un petit quai public fut construit il y a quelques années.

On construisit un second entrepôt de 16 x 24 pieds et un parc à bestiaux de 30 x 35 pieds. Ces travaux furent exécutés du 23 janvier au 19 février.

Dépense au 31 mars, $413.35.

SAINT-ANICET.

Saint-Anicet est le nom d'un village et d'une paroisse du comté de Huntingdon, sur le lac Saint-François que traverse le fleuve Saint-Laurent. La station de chemin de fer la plus raprochée du village est celle de Whites, à une distance de 10 milles, qui se trouve sur l'embranchement du Grand-Tronc, à Massena-Springs, à 31 milles de ce dernier endroit et à 7 milles ½ de Huntingdon. Le village possède un bureau de poste, une église (catholique romaine), six magasins, deux hôtelleries, un moulin à farine, un moulin à scie, le télégraphe et une messagerie. Population de la paroisse, 5,000 âmes environ.

Le quai de Saint-Anicet, construit en 1862 et qui a été beaucoup amélioré depuis, comprend:—

1. Une tête en encaissement à parements jointifs chargée de pierres, de 96 pieds de longueur à sa face du large, de 21 pieds 20 pouces de largeur à son extrémité d'amont et 41 pieds 9 pouces de largeur à son extrémité d'aval, avec prolongement d'accés de 58 pieds 9 pouces x 34 pieds; sa face du large est établie à 13 pieds 3 pouces de hauteur dans 7 pieds 3 pouces d'eau de profondeur à l'étiage;

2. Un abord en enrochements et à travée de 173 pieds 9 pouces x 34 pieds;

3. Un entrepôt de 45 pieds 3 pouces x 12 pieds 2 pouces érigé à l'extrémité ouest du prolongement;

4. Un parc à bestiaux de 15 pieds x 15 pieds, à l'extrémité du rivage de l'abord.

Du 14 septembre au 21 novembre, on a exécuté les réparations générales du quai et autres travaux qui ont consisté dans le renouvellement d'une partie de la plateforme, employant 2,000 p.m.p. de madriers de 3 pouces; dans la disposition à la main de pierres perdues sur une longueur de 75 pieds sur le côté ouest de l'abord en enrochements, et dans la construction d'un prolongement du parc à bestiaux sur le côté ouest, de 20 x 20 pieds avec plancher en béton, et clôtures en pierre de 10 pieds de hauteur, et dans l'exécution d'autres légères réparations au quai.

L'ouvrage est maintenant en bon état.

Dépense, $1,197.72.

SAINT-ANDRÉ DE KAMOURASKA.

Le village de Saint-André, comté de Kamouraska, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, à 15 milles à l'ouest de la Rivière-du-Loup, et à 100 milles en bas de Québec.

C'est une localité assez fréquentée par les touristes durant l'été. On y compte une fonderie et une manufacture de machines considérable.

Les grandes marées atteignent ici 19 pieds et les petites marées 12 pieds.

L'appontement dont le ministère des Travaux publics est propriétaire à Saint-André, comprend une chaussée de terre de 850 pieds de longueur, su une hauteur moyenne de 6 pieds, et neuf massifs reliés par des travées de 30 pieds.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $423.10, pour l'exécution de la restauration suivante:

On a réparé le plancher sur un espace de 578 x 25 pieds, posé deux échelles sur la face extérieure de l'appontement, réparé la cale et fait sauter quelques roches erratiques, qu'on a ensuite enlevées.

On a nivelé l'abord de l'appontement et fossoyé le chemin d'accès de chaque côté, sur une longueur de 500 pieds.

En outre, on a peinturé les lisses et les bornes d'amarrage.

SAINTE-ANNE DE BELLEVUE.

Dragage.

Sainte-Anne de Bellevue, village important, comté de Jacques-Cartier, est situé au confluent de la rivière Ottawa et du fleuve Saint-Laurent et le long de la ligne du chemin de fer du Grand-Tronc et du Pacifique-Canadien à 21 milles à l'ouest de Montréal. Il possède deux églises (épiscopalienne et catholique romaine), un couvent, un collège (catholique romain) pour l'éducation des garçons et des filles un bureau de poste, une banque, deux bureaux du télégraphe, cinq hôtelleries, sept magasins, deux charronneries, le collège d'agriculture Macdonald. C'est une station estivale très recherchée. 1,800 habitants.

Pendant une partie de la journée du 8 et de la journée du 9 juillet, la drague *Nipissing* du ministère a été louée au *Vaudreuil Springs Syndicate,* pour le prix de $9.50 l'heure, y compris le temps occupé au remorquage de la drague, aller et retour, de Hudson à Sainte-Anne.

La drague a été occupée une durée de 11½ heures, sans y comprendre le nombre d'heures (10) employées au remorquage, engageant le syndicat susdit à une redevance envers la Couronne de $204.25.

Ces travaux avaient pour objet de ménager une tranchée pour le logement des conduites d'eau en projet, qui seront établies entre l'île Perrot, à la pointe Brucy et Sainte-Anne. La dureté des matières auxquelles la drague s'est butée, l'a empêché d'enlever plus de 10 verges cubes.

SAINTE-ANNE-DES-MONTS.

La rivière Sainte-Anne se jette dans le fleuve Saint-Laurent, à l'extrémité ouest du village de Sainte-Anne-des-Monts, l'une des plus anciennes et des plus importantes colonies de la péninsule de Gaspé, à 57 milles en bas de Matane, la station de chemin de fer la plus rapprochée. On trouve plusieurs scieries en pleine activité à Sainte-Anne-des-Monts.

Pendant l'exercice on a établi sur un fondement de clayonnage, à l'emplacement du brise-lames, la substruction d'un ouvrage de 220 pieds de longueur.

On a réparé la superstructure endommagée sur une longueur de 200 pieds, à cause de l'insuffisance du lest, et on en a commencé l'exécution d'une palée défensive; mais l'épuisement de l'allocation en a empêché l'achèvement, et on a été obligé de laisser l'ouvrage sans lest sur une hauteur de 6 à 9 pieds.

Dépense, $4,647.72.

SAINTE-ANNE-DE-LA-POCATIÈRE.

Le village de Saint-Anne-de-la-Pocatière, comté de Kamouraska, est situé sur la rive sud du Saint-Laurent, 74 milles en bas de Québec. 2,500 habitants.

La culture de la terre en ce lieu est très fructueuse. La ferme modèle centrale d'agriculture d'Ottawa y possède une maison et un terrain, et le village compte une école d'agriculture et un collège d'étude classique. Le trafic y est considérable et comporte particulièrement les produits agricoles, et on trouve aussi en ce lieu des forges et des établissements de menuiserie.

Afin de protéger l'appontement de Sainte-Anne-de-la-Pocatière, contre le vent de l'est, et de pouvoir offrir une plus grande profondeur d'eau aux phases des grandes marées à l'extrémité extérieure de l'ouvrage, on résolut de construire un prolongement de 100 pieds de longueur et de 28 pieds de largeur au sommet, avec fruit de 1 dans 12, sur une hauteur de 23 pieds et en encaissement à pièces de parements jointives, chargé de pierres.

On proposa des soumissions pour l'exécution de ces travaux le 31 octobre dernier, mais ils n'ont pas encore été adjugés.

Pendant le mois de juillet 1912, on a dépensé la somme de $594.49, pour les réparations en général de l'ouvrage, qui ont consisté dans le renouvellement d'un espace de 28 x 12 pieds des pièces de parement sur le côté nord de l'appontement; dans le renouvellement du revêtement de l'angle nord sur une largeur de 5 pieds des deux côtés; dans la pose de nouvelles échelles à l'extrémité du large de l'appontement; dans la pose d'un nouveau toit sur l'entrepôt et dans son peinturage; dans la réparation des fenêtres, et dans celle du plancher et des lisses sur une longueur de 600 pieds; dans le lestage de l'un des caissons au moyen de 10 charges de pierres, et dans le peinturage des lisses, sur les deux côtés de l'appontement.

SAINTE-ANNE-DU-SAGUENAY.

La paroisse de Saint-Anne-du-Saguenay, est située sur la rivière Saguenay, vis-à-vis la ville de Chicoutimi; cette paroisse compte 2,000 habitants environ.

Un bateau fait toutes les heures le service du passage entre Chicoutimi et le quai de Sainte-Anne.

Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $269.09, pour la réparation du plancher du quai en ce lieu.

Commencés le 3 mai, les travaux ont été achevés le 27 octobre.

SAINTE-ANTOINE.

Dragage.

Saint-Antoine, comté de Verchères, se trouve sur la rive ouest de la rivière Richelieu, à 7 milles au sud-est de la station de Contrecœur, sur le chemin de fer Montréal, Québec et Sud, et à 15 milles au nord de Saint-Hilaire. Le village de Saint-Antoine possède un bureau de poste, une église (catholique romaine), trois magasins, une hôtellerie de tempérance, une charronnerie, une manufacture de portes, de châssis et de fenêtres et le téléphone. 1,500 habitants.

Du 15 juillet au 17 septembre, la drague *Richelieu* du ministère a dragué à Saint-Antoine, vis-à-vis l'église paroissiale.

On a enlevé quelque 18,390 verges cubes de glaise qu'on a déversée à une distance de ¼ à 2 milles en aval. Largeur des tranchées, 22 pieds; profondeur, de 1½ à 4 pieds; développement, 5,566 pieds courants; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 494½.

Ces travaux avaient pour objet le ménagement d'un poste d'amarrage et le creusement des fondations du débarcadère que le gouvernement se propose d'exécuter en ce lieu.

SAINT-CHARLES.

Saint-Charles, comté de Saint-Hyacinthe, est situé sur la rivière Richelieu à 9 milles de la gare de Saint-Hilaire. Ce village possède un bureau de poste, une église (catholique romaine), quatre magasins, une hôtellerie, une succursale de banque, deux moulins, à scie et à farine, une messagerie et le téléphone. 1,500 habitants.

Le ministère a dépensé en ce lieu la petite somme de $27.03 pour réparer l'entrepôt et les chemins menant au quai, lesquels avaient été endommagés par les glaces pendant les dernières crues.

Les ouvrages en ce lieu sont en bon état généralement.

SAINTE-CLOTHILDE.

Grand-Marais.

Sainte-Clothilde de Châteauguay, village et paroisse dans le comté de Châteauguay, est situé sur la petite rivière Norton, à 2 milles de Holton, et à 9 milles de Saint-Rémi, sur la ligne du chemin de fer du Grand-Tronc. Le village possède, un bureau de poste, une église (catholique romaine), deux magasins, une hôtellerie, deux moulins à scie et trois fromageries, avec, à Saint-Rémi, le service des messageries et du téléphone, et à Sainte-Martine, chef-lieu du comté, des succursales de banque. Population de la paroisse, 1,000 âmes.

Les travaux entrepris par le ministère en ce lieu, consistent dans l'approfondissement de la petite rivière Norton, afin d'agrandir le lit de la rivière pour permettre un écoulement plus considérable des eaux, durant les crues de printemps, et dessécher 18,000 acres de terres connues sous le nom de Grand-Marais, lesquelles sont recouvertes d'eau presque toute l'année.

Cette agrandissement qui est exécuté dans le roc aura 4 pieds de profondeur, 60 pieds de largeur et 3,450 pieds de longueur. Pendant la saison, on a pratiqué une tranchée de 600 pieds de longueur, 60 pieds de largeur et d'environ 4 pieds de profondeur. Le roc composé en ce lieu de silex et autres matières très dures, a nécessité l'emploi exclusif de foreuses et de dynamite pour son excavation; on s'est servi de deux foreuses à vapeur et de trois foreuses à main.

La dépense, y compris l'achat des explosifs et de l'outillage, s'est élevée à $4,470.29.

SAINTE-CROIX.

Le 5 décembre 1910, on passa un marché avec l'entrepreneur Onésime Poliquin, le chargeant de l'exécution d'un ouvrage en encaissement à claire-voie en ce lieu, long de 1,335 pieds et large de 20 pieds au sommet, et à revêtement sur tous ses côtés, du couronnement au sol, tout l'ouvrage devant se trouver entièrement au-dessus du niveau des basses eaux.

L'entrepreneur a exécuté l'ouvrage dans le cours du mois de novembre dernier.

SAINT-DENIS.

Saint-Denis, comté de Saint-Hyacinthe, est un village florissant situé sur le bord de la rivière Richelieu, à 18 milles de Saint-Hilaire, et à 6 milles de Contrecœur, station du chemin de fer de la rive Sud Montréal et Sorel. Le village possède un bureau de poste, une église catholique, un couvent, un hôpital, dix écoles primaires (dans le village et la paroisse), un collège commercial, une banque d'épargnes, dix magasins, deux hôtelleries, des moulins à scie et à farine, six beurreries et fromageries, trois manufactures de voitures, trois manufactures de portes et châssis, un atelier de marbrier, une succursale de banque (Provincial) et le téléphone. 870 habitants.

Le quai sur pilotis, construit en 1909, consiste en:—

1. Un avant-bloc de 75 x 32 pieds 5 pouces (y compris un brise-glace de 14 pieds), établi à 19 pieds 2 pouces de haut dans 9 pieds d'eau de profondeur à l'étiage.

2. Un abord en enrochements de 56 à 82 pieds de longueur et 35 de largeur avec talus de 1 dans 1, ménagés en pierres perdues.

3. Un entrepôt de 20 x 24 pieds érigé à l'intersection d'aval de l'avant-bloc et de l'abord.

Les réparations du quai en ce lieu, ont consisté dans la pose de deux poteaux pour supporter l'entrepôt et de 5 toisses de pierre pour consolider son fondement, et de pierres perdues sur le côté d'amont de l'abord afin d'empêcher l'affouillement pendant les crues de printemps.

Ces travaux ont été exécutés à la journée.

Dépense, $296.55.

SAINT-ÉLOI (Pointe-à-la-Loupe).

Saint-Eloi, village desservi par la poste, comté de Témiscouata, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 17 milles en bas de la Rivière-du-Loup. Les habitants au nombre de 1,000 s'occupent particulièrement à l'agriculture, mais la pêche des herbes marines constitue l'une des principales ressources de la région, et pour faciliter son commerce, on construisit en 1909 un débarcadère à Saint-Eloi.

Pendant l'exercice dernier, on a construit un prolongement à cet ouvrage, de 50 pieds de longueur, de 30 pieds de largeur et d'une hauteur moyenne de 10 pieds, et on a exhaussé de 4 pieds, sur une longueur de 60 pieds, la partie du débarcadère qui était trop basses, ce qui donne actuellement à l'ouvrage une longueur totale de 198 pieds.

Ces travaux ont été exécutés durant les mois de juin et juillet et une partie d'août.

La dépense pour l'exercice s'est élevée à $1,499.05.

SAINTE-ÉMÉLIE.

Lors de la débâcle en avril 1912, les glaces après avoir échoué sur la pointe de terre et le passage resserré à Grondines, et retenu les eaux pendant quelque temps, cédèrent soudainement sous la pression pour venir s'abattre sur le débarcadère de Sainte-Emélie de Lotbinière, et endommager le revêtement en pièces de bois de 8 pouces du talus ouest de l'ouvrage.

La pression de cette masse de glaces avec le quai, à la phase de mi-marée et qui le heurta vers le milieu de la chaussée d'accès à son point le plus étroit, repoussa l'ouvrage hors de son alignement de quelque 13 pouces sur une longueur de 110 pieds. Après avoir fait l'examen de l'ouvrage quelque temps après l'accident, on trouva qu'il était nécessaire d'y ajouter des pierres de lest pour le consolider et on disposa dans l'ouvrage 100 toises de pierres.

SAINTE-FAMILLE.

Sainte-Famille, comté de Montmorency, est situé sur la rive nord de l'île d'Orléans, à 18 milles environ au-dessous de Québec.

Pendant le présent exercice, les travaux en ce lieu ont été achevés; ils comportaient la construction d'un prolongement au quai de Sainte-Famille, île d'Orléans, d'après un marché passé avec M. Napoléon Trudel.

La longueur de ce prolongement, lequel a été construit en encaissement, est de 240 pieds; sa largeur de 30 pieds, et sa hauteur moyenne de 20 pieds.

SAINTE-FÉLICITÉ.

Sainte-Félicité, comté de Rimouski, se trouve sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à environ 11 milles à l'est de Matane.

C'est le nom d'un district agricole où l'on fait aussi l'exploitation du bois de commerce. On y trouve une scierie.

Le 5 octobre 1912, un arrêté du Conseil autorisa l'acceptation de la soumission de Misael Bernachez, de Montmagny, se chargeant pour le prix de $13,450 de l'exécution d'un débarcadère en ce lieu, devant être établi en encaissement à claire-voie; d'une longueur de 440 pieds et d'une largeur de 22 pieds, en sus d'une pile d'avant de 100 pieds de longueur sur 30 pieds de largeur construit en encaissement à parements jointifs, et à fruit de 1 dans 12.

Dépense au 31 mars 1913, $1,328.20.

SAINT-FRANÇOIS-DU-LAC.

Saint-François-du-Lac, comté de Yamaska, chef-lieu du comté de Yamaska, est situé sur la rive ouest de la rivière Saint-François, à 9 milles en amont de son embouchure dans le lac Saint-Pierre. C'est une station du chemin de fer Québec, Montréal et Sud. 700 habitants. Le village possède un bureau de poste, deux lignes de téléphone, une église (catholique romaine), un couvent, six magasins, une briqueterie, une manufacture de portes, de châssis et de fenêtre, une manufacture de bassines métalliques pour le fromage. Le bureau d'enregistrement est situé dans ce village, et la cour de Circuit y tient ses assises. Les sources minérales Abénakis, un établissement sanitaires très fréquenté, se trouvent sur cette rivière, à environ 5 milles en aval du lac Saint-François-du-Lac. Tout le district environnant est riche en produits agricoles; on y exporte du foin, du beurre, du fromage, des bestiaux et du bois de pin.

Le quai de rive de Saint-François-du-Lac, construit en 1908-09, comprend:—

1. Une pile d'avant sur pilotis de 21 pieds de largeur et de 12 pieds de longueur à sa face extérieure dont le tronçon d'amont de 48 pieds de longueur a été établi à 13 pieds 2 pouces de hauteur au-dessous du zéro de l'échelle d'eau, et le reste de l'ouvrage sur une longueur de 94 pieds, à 9 pieds 4 pouces, lequel servira aux phases des basses eaux. L'avant-bloc est protégé par un brise-lames de 30 x 25 pieds en encaissement à pièces de parement jointives, lequel on a immergé dans 8 pieds d'eau et établi à 16 pieds 7 pouces au-dessus de zéro de l'échelle d'eau; on trouve 8 pieds de profondeur d'eau le long de la pile d'avant.

2. Une chaussée d'accès en enrochements et en terres de 800 pieds de longueur et de 30 pieds de largeur.

Le 20 mai 1912, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $100, et le 14 novembre 1912, l'autorisation de dépenser une autre somme de $30, pour les réparations en régie de ces ouvrages.

Commencés le 13 juin, les travaux ont été poursuivis par intervalles jusqu'au 30 novembre 1912, et ils ont consisté dans le nivellement de la chaussée d'accès au moyen de gravier et de sable; dans l'enlèvement de 78 verges cubes de sable que les crues du printemps avaient charriés près des quais: dans le renouvellement d'un tronçon de 30 pieds du couronnement; dans la réparation du garde-corps, et dans le déplacement de l'entrepôt sur le quai pour le mettre dans un lieu plus sûr au-dessus du niveau des hautes eaux.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé quelque 175 pieds m.p. de bois, 16 poteaux de clôture et 3 verges cubes de pierres.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $129.19.

SAINT-FRANÇOIS-NORD (île d'Orléans).

Saint-François-Nord, comté de Montmorency, est situé sur la rive nord de l'île d'Orléans, à 25 milles au-dessous de Québec.

Durant le présent exercice, on a renouvelé 15 étages des pièces pourries du parement du quai en ce lieu; de plus, 13 étages des pièces du parement ouest. On a aussi renouvelé toutes les longrines et les traversines du quai, sur une hauteur de 15 pieds à partir du sommet et, le plancher, les longerons et le couronnement. On a construit un petit entrepôt de 15 x 26 pieds et posé 96 défenses, de 10 x 10 pouces, sur les deux côtés du quai pour protéger les pièces en bois du parement.

Commencés le 8 juillet 1912, ces travaux ont été achevés le 31 mars 1913.

La dépense pour le présent exercice 1912-13, s'élève à $2,780.90.

SAINT-FRANÇOIS-SUD (île d'Orléans).

Saint-Françis-Sud, comté de Montmorency, est situé sur la rive sud de l'île d'Orléans, à 25 milles en bas de Québec.

Durant le présent exercice, on a appliqué trois couches de peinture sur le quai en ce lieu, et fait quelques réparations au plancher.

Commencés le 20 août, ces travaux ont été achevés le 22 octobre 1912.

La dépense pour le présent exercice 1912-13, s'élève à $554.26.

SAINT-FRANÇOIS-RÉGIS..

Saint-François-Régis, comté de Labelle, 800 habitants, situé sur la rivière Kiamika, est le centre d'un district agricole.

A la session dernière, le Parlement a voté $2,500 pour la construction d'un petit quai sur la rivière Kiamika, dans le but d'aider à la navigation qui s'étend jusqu'au débarcadère établi au lac des Ecorces, sur la ligne du chemin de fer du Pacifique-Canadien, à 10 milles en aval. Les conditions de l'allocation étaient que les gens de l'endroit établissent un service de bateaux pour le transport des marchandises; mais ces conditions n'ont pas encore été remplies, et on a cru devoir différer les travaux en attendant qu'elles le soient.

On a fait l'examen des lieux pour s'assurer de l'effet que produirait la retenue des eaux sur la rivière Kiamika, et un rapport sur le sujet a été soumis au ministère.

SAINT-FULGENCE.

Saint-Fulgence, village desservi par la poste et qui compte environ 1,000 habitants, est situé sur la côte nord de la rivière Saguenay, à environ 9 milles au-dessous de la ville de Chicoutimi. Son seul moyen de communication au dehors, est par la voie de l'eau.

Pendant l'exercice dernier, afin de faciliter le trafic entre ce lieu et la ville de Chicoutimi, on a voté la somme de $2,700, pour l'enlèvement de rochers qui obstruaient les environs du quai, lequel on ne peut atteindre qu'aux hautes eaux; aussi, pour le dragage, sur une longueur de 1,450 pieds, d'un petit chenal de 30 pieds de largeur et de 1½ pied de profondeur aux basses eaux extrêmes.

Pendant la saison dernière, on a dépensé la somme de $1,785.88, pour le dragage de ce chenal sur une longueur de 800 pieds.

Les travaux ont été exécutés par le moyen d'une grue fixe à vapeur, appartenant au ministère, à laquell4e on avait fixé un godet "Hayward" du type "enveloppe d'orange" d'une verge de capacité.

Commencés le 12 juin, les travaux ont été interrompus le 15 octobre.

SAINT-GEORGES DE MALBAIE.

L'anse de Saint-Georges de Malbaie, se trouve vis-à-vis de l'église de Saint-Georges de Malbaie, dans le centre de la paroisse, à 6 milles au nord-ouest de Pointe-Saint-Pierre, et à 9 milles au sud-est de Douglastown, exposant environ 15 milles de côte aux vents du nord et de l'est; de sorte que, durant les tempêtes, les pêcheurs sont obligés de se refugier à Gaspé, à moins qu'ils ne montent que de petites embarcations qui peuvent être hâlées facilement à sec pour la nuit.

Afin d'offrir un meilleur refuge en ce lieu, on a commencé le 10 octobre, la construction d'un brise-lames constitué par des caissons isolés et disposés à 20 pieds d'intervalles. On a construit l'un de ces caissons, de 40 pieds de largeur à la basse et jusqu'à une hauteur de 4 pieds au-dessus du niveau des basses eaux.

Le printemps dernier, on a dépensé la somme de $606.40, pour immerger ce caisson, l'assujettir et le construire jusqu'au couronnement. Ce caisson unique offre déjà un bon abri pendant les plus grosses tempêtes sur un espace de 100 pieds de largeur, aux sloups de pêche qui y mouillent en arrière, et il ne fait aucun doute que le brise-lames en projet, lequel peut être construit à peu de frais relativement ,offrira le meilleur refuge possible.

Dépense, $606.40.

SAINT-GERMAIN DE KAMOURASKA.

Saint-Germain, comté de Kamouraska, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à environ 18 milles à l'ouest de la Rivière-du-Loup. Saint-Germain, compte environ 1,500 habitants qui s'occupent à l'agriculture; mais quand on aura construit un quai en ce lieu, une plus grande quantité de bois de pulpe, provenant du pays en arrière, pourra être exporté par eau.

Pendant la session dernière, le Parlement a alloué la somme de $10,000, pour la construction d'un quai à Saint-Germain; on avait préparé les plans et devis de l'ouvrage, mais vu qu'on a éprouvé des difficultés à reconnaître le propriétaire du terrain sur lequel on se proposait d'exécuter ces travaux, on n'a pas proposé de soumissions.

Pendant l'exercice, on a dépensé la somme de $100 pour les préparatifs.

SAINT-GODEFROY.

Saint-Godefroy, comté de Bonaventure, est situé sur le côté nord de la baie des Chaleurs.

C'est une paroisse importante d'environ 2,500 habitants, qui s'occupent particulièrement à l'industrie de la pêche. L'agriculture y est aussi florissante.

Les travaux exécutés pendant l'exercice 1912-13, en ce lieu, ont consisté dans les réparations urgentes du quai.

Dépense, $100.

SAINT-HILAIRE.

Dragage.

Saint-Hilaire, comté de Rouville, est situé sur la rivière Richelieu, à 1 mille de la station Saint-Hilaire, sur le chemin de fer du Grand-Tronc, à 22 milles à l'est de Montréal. Le village compte huit magasins, trois hôtelleries, une succursale de banque, deux manufactures de beurre et de fromage, deux moulins à carder, un moulin à farine, une église (catholique romaine), un couvent et un bureau de poste. Population de la paroisse, 1,300 âmes.

Du 30 mai au 21 juin, la drague *Richelieu* du gouvernement, a dragué près de Saint-Hilaire, dans un lieu connu par le nom de " Eboulis ", vis-à-vis le chemin public, entre Saint-Hilaire et Saint-Denis, qui mène au village de Sainte-Madeleine.

On a enlevé quelque 6,835 verges cubes de glaise qu'on a déversée à une distance de ¼ de mille. Largeur des tranchées, 22 pieds; profondeur, de 5 à 8 pieds; développement, 1,003 pieds; nombre d'heures employées au dragage, 152½.

Ces travaux avaient pour objet le ménagement d'un mouillage de 9 pieds pour l'usage des nombreuses barges qui font le transport du foin, du bétail et des fromages, et pour l'usage du bateau-poste qui fait le service entre la gare de Belœil et Saint-Denis.

SAINT-IRÉNÉE.

Saint-Irénée, comté de Charlevoix, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 78 milles en bas de Québec et à 6 milles à l'ouest de la Malbaie.

Durant le présent exercice, on a érigé en ce lieu un nouveau bâtiment de 68 pieds de longueur et de 24 pieds de largeur devant servir d'entrepôt et de salle d'attente. Une lanterne surmonte ce bâtiment.

On a fait de légères réparations aux longerons et au plancher du quai en ce lieu.

Ces travaux ont été exécutés du 4 juillet au 17 août, et par intervalles, pendant les mois d'août et de septembre 1912.

La dépense pour le présent exercice 1912-13, s'élève à $2,035.66.

SAINT-JEAN.

Dragage.

Saint-Jean, chef-lieu du district d'Iberville, est une charmante ville dans Québec, située sur la rivière Richelieu à 27 milles de Montréal. La ville possède les édifices de la cour de district et d'enregistrement de comté, trois églises (catholique romaine, épiscopalienne et méthodiste), le siège de la banque de Saint-Jean, les bureaux de la banque Nationale, de la banque des Cantons de l'Est, de la banque des Marchands, un bureau de poste, douze hôtelleries, le service du télégraphe, du téléphone et des messageries, et environ 100 magasins. 6.410 habitants.

Du 7 au 18 mai, la drague *Richelieu* du ministère, a dragué à Saint-Jean, à quelque 800 pieds en amont du pont du chemin de fer Vermont-Central, vis-à-vis le champ d'exercice militaires et des quais du club de sport nautique de Saint-Jean.

On a enlevé quelque 2,914 verges cubes de vase, de sable et de roches qu'on a déversés à une distance d'un demi-mille. Largeur des tranchées, 22 pieds; profondeur, de 5 à 6 pieds; développement, 499 pieds courants; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 76⅔.

Ces travaux avaient pour objet le ménagement d'un chenal d'accès de 8 pieds de profondeur et d'un petit mouillage pour barges et petites embarcations.

SAINT-JEAN DESCHAILLONS.

Les crues extraordinaires survenues le printemps dernier causèrent un encombrement de glaces sur la batture près et en amont des Grondines, et cet encombrement cédant soudainement, fut poussé par l'action du courant sur le quai où les glaces s'amoncelèrent à une hauteur de 20 à 30 pieds, d'un bout à l'autre, causant des dommages à la partie de l'ouvrage établie sur chevalets près du rivage et qui n'avait jamais été avariée auparavant.

Le 21 avril, les eaux atteignirent une élévation de 23 pieds au-dessus du niveau des basses eaux des grandes marées, soit de 10 pieds au-dessus du niveau du couronnement du mur de soutènement construit contre le quai de rive; et les glaces s'avançant vers le rivage s'abattirent sur sept des pilots qui supportent la superstructure de l'abord sur chevalets, les rompant et repoussant la construction de quelque 12 pouces, sur une longueur de 100 pieds contre le mur.

En outre, on s'aperçut que l'action de la gelée pendant l'hiver et la fonte des neiges dans les collines qui produisent un écoulement violent vers la rivière, avaient dégradé la falaise où s'enracine le massif de l'est et le sommet de l'abord sur pilotis à plan incliné et avait exercé une pression sur la partie de l'ouvrage vers le large de façon à disjoindre les longueurs et les pilotis de la superstructure de l'ouvrage à rampe à son enracinement dans la falaise, à l'endroit de la chaussée d'accès, et avait repoussé le bloc de 12 pouces, coupant par là toute communication avec le quai et empêchant la circulation entre le rivage et la flottille des dragues à l'œuvre au Cap à la Roche, au large, au-dessus et au-dessous du quai. Conséquemment, on a dû exécuter pendant le mois de mai des réparations en ce lieu. Comme la rampe qui existe entre l'extrémité supérieure de l'ouvrage sur chevalets et la chaussée d'accès pratiquée dans la côte était trop abrute et nécessitait des réparations chaque année, il devint nécessaire d'enlever l'abord sur pilotis du quai de rive, pour le remplacer par un autre qu'on a établi sur le sommet du mur de soutènement établi contre la falaise, lequel on avait exhaussé auparavant de 10 pieds d'un bout à l'autre pour l'exhausser encore de 6 à 7 pieds à l'extrémité d'amont.

Ce mur de soutènement a été construit entièrement en bois de cèdre et sa largeur au sommet est de 12 pieds; l'été dernier, sur ce mur on a construit transversalement sept caissons de support à claire-voie en pièces de bois de cèdre très sain, dont la largeur à la base est de 12 pieds et dont le plus grand à la même largeur avec une hauteur

de 20.9 pieds à fruit prononcé de chaque côté; les autres caissons ont les mêmes dimensions, mais le fruit qu'on leur a donné est en proportion de leur hauteur.

Les pièces qui supportent les longerons sont en bois de pin de la Colombie-Britannique, de 12 pouces carrés, et on se propose d'employer la même espèce de bois pour les longerons. On avait empêché la pression extérieure contre l'extrémité du rivage du bloc est, au moyen d'une charge supplémentaire de 37 toises de pierres de lest disposées dans le massif.

SAINT-JEAN, ÎLE D'ORLÉANS.

Saint-Jean, comté de Montmorency, est situé sur la côte sud de l'île d'Orléans, à 18 milles en bas de Québec.

Durant le présent exercice, on a renouvelé 506 madriers du quai en ce lieu.

On a exécuté ces réparations par intervalles durant l'été.

La dépense pour le présent exercice 1912-13, s'élève à $456.71.

SAINT-JÉRÔME.

Saint-Jérôme, village d'environ 1,500 habitants, qui s'occupent principalement aux travaux de l'agriculture, est situé sur la rive ouest du lac Saint-Jean. C'est l'endroit le plus important de ce district agricole, et on y trouve plusieurs magasins et fromageries.

Pendant la session dernière, le Parlement vota la somme de $2,300, pour poursuivre l'exécution d'un prolongement du quai en ce lieu. Pendant l'exercice dernier, on a dépensé la somme de $2,289.40, pour achever ce prolongement lequel est en forme d'L dont le côté le plus long a 39 pieds; le côté le plus court, 19 pieds; la longueur de la face, 45 pieds, et la hauteur, 25 pieds.

Commencés le 29 mai, les travaux ont été achevés le 31 mars.

Les travaux ont été exécutés à la journée.

SAINT-JOSEPH-DE-LETELLIER.

Saint-Joseph-de-Letellier, comté de Saguenay, est situé sur la baie des Sept-îles, à 200 milles en aval de Tadoussac. C'est le siège épiscopal de l'église catholique pour cette partie de la côte nord de la rivière Godbout à Natashquan. On y trouve une grande réserve de sauvages qui trafiquent essentiellement en fourrures.

Pendant l'exercice dernier, on a achevé l'exécution d'un quai en ce lieu, d'après un contrat passé le 9 février 1910, avec Napoléon Warren, entrepreneur de Chicoutimi. Les travaux comportent l'achèvement d'un crib de 40 x 30 pieds; la construction d'un abord de 40 x 20 pieds, de 2 massifs de 30 x 20 pieds; d'un massif de 30 x 30 pieds, d'un massif de 40 x 30 pieds, d'un massif de tête de 60 x 40 pieds; d'une travée de 25 x 20 pieds et de trois travées de 25 x 30 pieds chacune. La longueur de tout l'ouvrage est de 424 pieds. Le prix au contrat, était de $18,900.

Commencés le 7 juin, les travaux ont été interrompus le 31 mars.

SAINT-LAMBERT.

Dragage.

Saint-Lambert, comté de Chambly, se trouve sur le Saint-Laurent directement en face de Montréal et à 6 milles de cette ville par la voie du Grand-Tronc; Saint-Lambert communique aussi avec Montréal par tramways électriques. C'est une jonction des chemins de fer du Grand-Tronc, de l'Intercolonial, Québec, Montréal et Sud et du Vermont-Central. Cette ville possède quatre églises (méthodiste, épiscopalienne, presbytérienne et catholique romaine), douze magasins, deux scieries, une succursale

de la banque de Toronto, le service du télégraphe, du téléphone et des messageries, une école supérieure et une école primaire. Population de la paroisse 3,350 âmes.

Du 10 au 26 mai, la drague *N° 6* du ministère a dragué à Saint-Lambert. On a enlevé 1,083 verges cubes de roches erratiques et de gravier, qu'on a éjectés directement. Largeur des tranchées, 50 pieds; profondeur, de 2½ à 5 pieds; développement, 220 pieds; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 88½.

Ces travaux ont pour objet:—

1. De ménager un chenal de 6 pieds de profondeur et de 100 pieds de largeur, à partir du chenal principal Montréal-Laprairie, jusqu'à Saint-Lambert, entre l'île Moffat et le pont Victoria.

2. L'assainissement de la baie Saint-Lambert.

SAINT-LAURENT, ÎLE D'ORLÉANS.

Saint-Laurent, comté de Montmorency, est situé sur la côte sud de l'île d'Orléans, à 10 milles en bas de Québec.

Durant le présent exercice, on a exécuté de légères réparations au plancher du quai et renouvelé le plancher de la cale mobile.

Ces travaux ont été exécutés par intervalles pendant l'été.

La dépense pour le présent exercice 1912-13, s'élève à $681.74.

SAINTE-LUCE.

Sainte-Luce, comté de Rimouski, se trouve sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à environ 11 milles à l'est de Rimouski. Sainte-Luce est desservie par une station de l'Intercolonial, à 4 milles au sud du village.

C'est aussi le nom d'un district agricole important où l'on se livre particulièrement à la culture des pommes de terre que des goélettes transportent pour l'exportation. On trouve à Sainte-Luce une manufacture de beurre et une fromagerie.

Pendant l'exercice 1912-13, on a construit un quai en ce lieu: Napoléon Trudel de Saint-Irénée, s'étant chargé de l'exécution de cet ouvrage pour le prix de $11,968. Commencés de bonne heure au printemps, les travaux ont été achevés et approuvés le 12 septembre 1912.

Cet ouvrage a été exécuté en encaissement à claire-voie. Sa longueur est de 300 pieds, sa largeur de 30 pieds et sa hauteur de 20 pieds à l'extrémité du large, avec fruit de 1 dans 12.

Dépense, $12,172.50.

Outre la somme allouée pour l'exécution du quai, on avait autorisé, le 7 septembre, la dépense de $600 pour l'enlèvement de roches erratiques, travaux qui ont été aussi exécutés.

Dépense, $599.97.

SAINT-MARC.

Dragage.

Saint-Marc de Cournoyer, comté de Verchères, est situé sur la rivière Richelieu, à 9 milles de la gare de Belœil, sur le chemin de fer du Grand-Tronc à 15 milles de Saint-Hyacinthe. Il possède une église (catholique romaine), un bureau de poste, trois magasins, un moulin à scie, deux manufactures de portes et de châssis et le téléphone, etc. Population de la paroisse 950 âmes.

Du 25 juin au 11 juillet, la drague *Richelieu* du ministère, a dragué à Saint-Marc, dans une localité appelée " Vieux quai Larue ", à quelque 3½ milles au nord ou en aval du village de Saint-Marc.

On a enlevé quelque 5,451 verges cubes de glaise qu'on a déversée à une distance de ⅛ de mille au large. Largeur des tranchées, de 20 à 22 pieds; profondeur, de 8 à 10

pieds; développement, 573 pieds; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 115¼.

Ces travaux avaient pour objet de ménager, à 9 pieds de profondeur, un mouillage près du rivage à l'usage des nombreuses barges qui font le transport du foin, du bétail et des fromages en ce lieu.

(Entre Saint-Antoine et Saint-Marc.)

Les habitants disséminés sur la rive ouest de la rivière Richelieu, entre les villages de Saint-Antoine et de Saint-Marc, ont demandé au ministère des Travaux publics de leur venir en aide dans l'exécution d'un quai sur la rivière, pour lequel ils ont dépensé déjà la somme de $500.

Il a été démontré que le transport de foin et autres produits agraires en ce lieu, autorisait cette demande, et on vota la somme de $250 pour aider à l'exécution de cet ouvrage.

On a construit avec cette somme un petit quai qui a été achevé vers la fin de décembre 1912.

Dépense, $250.

SAINT-MAJORIC.

Saint-Majoric, est le nom d'une grande paroisse située sur le côté nord du bras nord-ouest du havre de Gaspé, à l'embouchure de la rivière Dartmouth. C'est le terminus de tout le trafic qui se fait par le chemin littoral pour les habitants échelonnés le long de la rive sud du fleuve Saint-Laurent et de la rive nord de l'entrée de la baie de Gaspé.

En septembre 1911, on a commencé la construction d'un chemin et d'une levée d'accès au chenal principal qui mène à l'embouchure de la rivière Dartmouth, à partir de Saint-Majoric.

On a exécuté un remblayage de 210 pieds sur un clayonnage établi dans le vieux lit de la rivière. On a construit deux culées de 20 x 25 pieds pour y appuyer une travée en bois de 35 pieds, de façon à relier en un seul corps cet ouvrage et la levée. En outre, on a construit une autre levée de 300 pieds de longueur sur le côté sud du vieux chenal, pour atteindre un fond solide sur lequel on pourra établir d'autres ouvrages au printemps.

Pendant l'exercice dernier, on a prolongé de 1,675 pieds la levée nord à partir de la rive nord et vers le chenal principal de la rivière Dartmouth.

Dépense, $4,920.09.

SAINT-MICHEL.

Saint-Michel, comté de Bellechasse, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 15 milles en bas de Québec.

Le village offre un site tout à fait pittoresque, qui est très fréquenté l'été. Le caboteur à vapeur *Champion* y fait escale deux fois par jour donnant ainsi toutes les facilites pour transporter les produits agricoles.

Les grandes marées atteignent ici une hauteur de 21 pieds, et les petites marées 13 pieds.

L'appontement public de Saint-Michel a 1,100 pieds de longueur et 30 pieds de largeur, avec une pile d'avant de 50 x 40 pieds. On y trouve un tirant d'eau de 7½ pieds à basse mer.

Entre juillet et octobre 1912, on a dépensé la somme de $492.83, pour les réparations suivantes:—

On a renouvelé les lisses d'un bout à l'autre de l'ouvrage, à savoir sur une longueur de 1,150 pieds.

On a renouvelé les parties défectueuses des longerons, des défenses et du revêtement, et enlevé et renouvelé quelques pièces rompues du plancher.

L'appontement a été endommagé par de fortes tempêtes pendant le mois d'octobre dernier. L'extrémité extérieure et la cale ont été presque entièrement démolies, et le caboteur *Champion* n'y pouvait plus accoster à basse mer. Les grosses mers ont aussi endommagé le plancher et les lisses. Pendant le mois de mars, on a exécuté quelques réparations provisoires à la cale et au plancher pour rendre l'appontement praticable à la navigation, travaux urgents qui ont entraîné une dépense de $195.85.

La dépense totale pour l'exercice, s'est élevée à $688.68.

SAINT-NICOLAS.

L'encombrement des glaces au Cap-Rouge, entre Québec et Saint-Nicolas, comté de Lévis, dans le mois d'avril dernier, produisit un refoulement des eaux et des glaces tellement considérables que ces dernières s'amoncelèrent sur le quai de Saint-Nicolas à une hauteur de 15 à 30 pieds, y causant de graves dommages principalement à la cale mobile établie à l'extrémité extérieure du quai, rompant les montants de 12 pouces carrés et de 17 pieds de hauteur et la traverse qui supporte les rouages, et brisant les deux treuils de la manœuvre de la cale mobile; l'un de ces derniers avaient été tellement avarié qu'on crut devoir le mettre de côté comme ferraille.

Toute la cale aurait été emportée sans le prompt secours du maire de la paroisse et de ses aides.

Les réparations ont consisté dans le renouvellement des deux montants au moyen d'une pièce de bois de sapin de 17 pieds de longueur, et de la traverse de 14 pieds de longueur, toutes ces pièces ayant 12 pouces carrés. Un forgeron habile de l'endroit parvint à réparer les deux treuils en se servant d'une plaque d'acier de ¼ de pouce et de boulons pour assembler les tronçons rompus, épargnant ainsi une dépense de $75 qu'il aurait fallu faire pour l'achat de treuils neufs. On remplaça par un câble d'acier les chaînes de manœuvres qui avaient été emportées et perdues.

Pour ces réparations, on a employé les matériaux qui suivent: un câble en acier, de ⅝ de pouce et 125 pieds de longueur; deux poulies doubles d'acier à cordage et avec écharpes de 10 pouces, et deux poulies simples avec les mêmes accessoires; 140 pieds courants de bois de sapin de 12 x 12 pouces; 20 madriers de 3 pouces d'épaisseur, de 9 pouces de largeur et de 12 pieds de longueur pour le planchéiage; deux bandages supplémentaires, de ¼ de pouce d'épaisseur, de 4 pouces de largeur et de 12 pieds de longueur, pour assujétir les angles; et des pièces de bois, pour réparer les lisses qui avaient été endommagées par les glaces à l'extrémité extérieure du massif.

SAINT-OURS.

Saint-Ours, comté de Richelieu, est située à deux milles de la gare de Saint-Roch, sur la ligne riveraine du chemin de fer Québec, Montréal et Méridional. Cette ville possède, une église (catholique romaine), dix magasins, une fabrique de voitures, une fromagerie, une fabrique de charrues et un moulin à scie. 900 habitants.

Le quai construit à Saint-Ours en 1910 comprend un ouvrage sur pilotis de 151 pieds de longueur, pourvu d'un brise-glace de 19 pieds, 3 pouces, et disposé en quai des basses eaux, de 109 pieds 3 pouces de longueur, et en quai des hautes eaux de 23 pieds, 3 pouces. L'ouvrage a été établi dans le sens de la rive, dans 8 pieds d'eau de profondeur sur toute la longueur de sa face extérieure; et l'espace derrière le quai a été remblayé.

Cette année, on a construit un nouveau chemin jusqu'au quai à niveau élevé; ce chemin est de 6 pieds plus haut que le vieux chemin afin de pouvoir se rendre au quai à l'époque des eaux hautes. Pour empêcher l'affouillement, on a pratiqué et chargé de pierre une tranchée de 3 pieds de largeur et de 3 pieds de profondeur en arrière du quai. Ce chemin a été achevé, mais il sera nécessaire de l'empierrer l'année prochaine.

Dépense, $539.56.

SAINT-PAUL DE L'ÎLE AUX NOIX.

Saint-Paul de l'île aux Noix, comté de Saint-Jean, est situé sur le bord de la rivière Richelieu, à 2½ milles de Stotsville sur le chemin de fer du Grand-Tronc; il y a un port à l'île aux Noix. La localité est fréquentée par les amateurs du sport de la pêche et de la chasse. Le village possède un bureau de poste, une église (catholique), deux magasins, une hôtellerie, une beurrerie et une fromagerie, et le service du téléphone Bell. Population de la paroisse: 600 âmes.

Les travaux exécutés pendant l'exercice ont consisté dans l'exhaussement du chemin d'accès au quai en ce lieu à partir du chemin public, sur une longueur de 1,600 pieds et une largeur de 25 pieds. Les hautes eaux extrêmes qui recouvrent ce quai, sont la cause de grandes difficultés dans le chargement sur le quai du foin, du charbon, etc. On l'a exhaussé de 12 à 18 pouces en moyenne au moyen de roches erratiques recouvertes d'une couche de gravier extrait du lac Champlain. Ainsi exhaussé et consolidé, ce chemin offre au public tous les avantages dans n'importe qu'elle saison de l'année.

On a aussi fait de légères réparations à la plate-forme de l'abord, et celles du quai autour de l'endroit où a été installée la grue fixe.

Dépense, $919.08.

SAINT-PIERRE-LES-BECQUETS.

Saint-Pierre-les-Becquets, comté de Nicolet, village desservi par la poste, est situé sur le fleuve Saint-Laurent, à 4 milles de Batiscan sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien et à 19 milles à l'est de Trois-Rivières. Le village possède une église (catholique romaine), dix magasins, deux hôtelleries de tempérance, un moulin à carder, deux moulins à scie, quatre moulins à farine, une manufacture de conserve de tomate, un couvent avec 70 élèves et le service du télégraphe et des messageries. Population de la paroisse, 1,900 âmes.

Le quai construit au pied du chemin d'accès à la rivière comprend:—

Une pile d'avant sur pilotis de 82 pieds 6 pouces de longueur et de 41 pieds de largeur au sommet, protégée par un brise-glace à fruit de 1½ dans 1; un abord sur pilotis de 60 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur, protégé par un brise-glace d'un bout à l'autre; une chaussée d'accès en enrochements de 85 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur avec talus empierrés de 1¼ dans 1.

Le 26 septembre 1912, on a reçu l'autorisation de dépenser en régie la somme de $814.61, pour les réparations de l'appontement.

Commencés le 11 octobre 1912, les travaux ont été poursuivis jusqu'au 27 novembre, et ils ont consisté dans le renouvellement du revêtement de la façade du côté est de l'avant-bloc; dans la réparation du brise-lames, dans le renouvellement de 30 madriers du plancher, dans la réparation de la chaussée d'accès en enrochements et terres et dans la construction d'un petit entrepôt de 15 x 12 pieds, pour protéger les marchandises contre les orages.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé 11,000 pieds m.p. de bois, 5 toises de pierres et 1,200 livres de fer.

La dépense pour l'exercice 1912-13 s'est élevée à $834.77.

SAINT-ROCH.

Dragage.

Saint-Roch de Richelieu, comté de Richelieu, se trouve sur la rivière Richelieu et sur le chemin de fer Québec, Montréal et Sud, à 11 milles de Sorel. Ce village possède une église (catholique romaine), un bureau de poste, six magasins, une charronnerie, une briqueterie, une fromagerie, un moulin à scie, un moulin à farine et une manufacture de portes, de châssis et de fenêtres. 1,045 habitants.

Du 21 octobre au 9 novembre, la drague *Saint-Louis* du ministère, a dragué à Saint-Roch, vis-à-vis l'installation de la "compagnie générale de briqueterie". On a enlevé quelque 2,926 verges cubes de glaise, qu'on a déversée à une distance de ¼ à ¾ de mille. Largeur des tranchées, 20 pieds; profondeur, de 2 à 7 pieds; développement, 854 pieds courants; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 113½.

Ces travaux avaient pour objet de ménager un petit mouillage de 8 pieds de profondeur pour offrir des facilités de chargement aux barges de la "compagnie générale de briqueterie".

SAINT-ROMUALD.

Saint-Romuald, comté de Lévis, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent.

Pendant le présent exercice, on a fait sauter en ce lieu et enlevé 35 blocs erratiques qui étaient une source de danger pour la navigation.

Ces travaux ont été exécutés du 18 septembre au 29 octobre 1912.

La dépense pour le présent exercice 1912-13, s'élève à $434.90.

SAINT-SIMÉON.

Saint-Siméon, comté de Charlevoix, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 107 milles en bas de Québec.

Pendant le présent exercice, on a renouvelé le plancher, les longerons et le couronnement du quai établi en ce lieu. On a de plus renouvelé la lanterne tombée en désuétude, qui surmontait le bâtiment érigé sur le quai. On a protégé le massif de tête au moyen d'un revêtement en pièces de bois d'orme de 4 pouces d'épaisseur et de défenses en pièces de bois d'orme de 10 pouces carrés, disposées à 8 pieds d'axe en axe. On a fermé une cale établie à l'angle ouest du vieux massif de tête, afin d'offrir de meilleurs facilités d'accostage aux vaisseaux. On a fait des réparations à l'entrepôt, puis on l'a peinturé entièrement; on a établi de plus 6 échelles sur le quai.

Commencés le 26 août, les travaux ont été achevés le 28 septembre 1912.

La dépense pour le présent exercice 1912-13, s'élève à $2,527.74.

SAINT-VALIER.

Le village de Saint-Valier, comté de Bellechasse, est situé sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, à 21 milles en aval de Québec.

Pour permettre au caboteur à vapeur *Champion* de faire escale en ce lieu, à des heures régulières et de s'y charger des produits agricoles très abondants en ce lieu, il devenait nécessaire de prolonger de 30 pieds l'appontement.

En janvier 1912, on a passé un marché avec Alex. Duchesnau, de Saint-Valier, le chargeant de l'exécution de ces travaux pour le prix de $11,500, lesquels devaient consister dans la construction d'un prolongement en encaissement chargé de pierres, de 300 pieds de longueur et de 22 pieds de largeur.

On y trouve actuellement un tirant d'eau de 3 pieds aux basses eaux des grandes marées.

Commencés en mai, les travaux ont été achevés en novembre 1912.

SAINTE-VICTOIRE.

Sainte-Victoire, est le nom d'un village et d'une paroisse dans le comté de Richelieu. Le village est situé à 6 milles de la station de Saint-Robert, et à 8 milles de Sorel. Il possède un bureau de poste, une église (catholique romaine), quatre magasins, un moulin à farine et un moulin à scie. Village et paroisse, 1,532 habitants.

Le ministère a passé un marché avec MM. Charles Papillon et Charles Gouin, les chargeant, au prix de $6,996, de la construction d'un avant-massif en encaissement de 44 x 20 pieds; d'un corps de quai sur pilotis, de 50 x 20 pieds et d'un abord en terres de 75 x 32 pieds.

L'emplacement de cet appontement qui consiste en un lot de grève de 100 x 50 pieds et un enclave de 247 pieds de longueur et de 30 pieds de largeur menant au chemin public, a été acheté de M. Alfred Ribeau, de Sainte-Victoire, au prix de $50.

Les travaux sont en cours d'exécution.

SAULT-MONTMORENCY.

Sault-Montmorency, comté de Québec, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à 2 milles en bas de Québec.

Pendant le présent exercice, on a poursuivi l'exécution du prolongement du mur de protection en encaissement en ce lieu, sur une longueur de 425 pieds; sa largeur est de 16 pieds et sa hauteur de 8 pieds. Ce revêtement a été construit d'après le modèle d'ouvrage en encaissement, adopté par le ministère.

Commencés le 18 mai, les travaux ont été achevés le 25 juin 1912.

La dépense pour le présent exercice, s'élève à $4,741.69.

SHIGAWAKE.

Shigawake, comté de Bonaventure, village desservi par la poste, est situé sur la rive nord de la baie des Chaleurs, à 2 milles environ à l'est de Saint-Godefroy.

La longueur totale du quai construit en ce lieu est de 488 pieds, et sa hauteur de 19 pieds à l'extrémité du large où l'on trouve une profondeur d'eau de 5 pieds au-dessous du niveau des basses eaux des grandes marées.

Les travaux exécutés pendant l'exercice 1912-13, ont consisté dans les réparations du plancher du quai et dans celles de l'abord. En outre, on a construit un hangar sur le quai. Dépense, $499.88.

SOREL.

Sorel, ville et chef-lieu du comté de Richelieu, se trouve sur la rive droite de la rivière Richelieu, à la tête du lac Saint-Pierre, à 52 milles au nord-est de Montréal, et à 33 milles de Saint-Hilaire; le chemin de fer Québec, Montréal et Sud traverse la ville.

Sorel possède une usine à gaz, une usine de distribution d'eau, un palais de justice, une prison, une magnifique place de marché, des manufactures d'engins, de chaudières, de machines pour moulins, de scies, de poêles, d'instruments aratoires, de grilles pour les chaudières de bateaux à vapeur, de portes et de châssis de fenêtres, des tanneries, des briqueteries, trois imprimeries de journaux anglais et français, deux succursales de banques, dix-huit hôtelleries, des égglises (catholique romaine et anglicane), deux collèges cathoiques. une école modèle protestante, un couvent, un hôpital, un orphélinat, le service du télégraphe, du téléphone et des messageries, et environ cinquante magasins. 9,000 habitants.

Quai des hautes eaux.

On a commencé le 9 octobre les réparations de cet ouvrage qui ont consisté dans le renouvellement du plancher de la partie du quai des hautes eaux établie sur le fleuve Saint-Laurent.

Les travaux ont été exécutés à la journée.

Dépense, $563.95.

SQUATECK.

A quelque 18 milles à l'est du lac Témiscouata, comté de Témiscouata, se trouve le nouvel établissement de Squateck, lequel est devenu en peu de temps, le centre d'affaires d'une région agricole prospère; mais le seul moyen de transport qu'on y trouve est *via* Cabano et le lac Témiscouata.

Afin d'offrir des facilités de débarquement, aux petits bateaux qui font le service sur le lac Témiscouata, on trouva bon de prolonger l'appontement en ce lieu, et on

construisit un ouvrage en encaissement de 90 pieds de longueur et de 30 pieds de largeur. L'extrémité du rivage du prolongement fut établi au niveau du vieil ouvrage, mais il est à pente à partir de ce point pour descendre graduellement de 3 pieds jusqu'au niveau du lac. Ce prolongement donne à l'appontement une longueur totale de 275 pieds, et à son extrémité du large on trouve une profondeur d'eau utile de 6 pieds 3 pouces au-dessous du niveau des basses eaux du lac.

Commencés le 26 août, les travaux ont été achevés le 11 octobre.

La dépense pour l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevée à $2,336.95.

STRATFORD.

Stratford-Centre, village desservi par la poste, comté de Wolfe, est situé sur la rivière Maskinongé, à 6½ milles de Garthy, station du chemin de fer Québec-Central, laquelle dessert le port du lac Aylmer. Il se trouve à 11 milles du lac Weedon et à 14 milles de d'Israëli. Le village possède une église (catholique romaine), cinq magasins, une hôtellerie et cinq scieries. 800 habitants.

Le débarcadère de Stratford-Centre, dont l'exécution a été entreprise par MM. McLaughin Frères, en février 1911, et qui a été achevée le 12 octobre suivant, comprend:—

1. Une tête de quai en encaissement à parements jointifs, chargée de pierres, de 40 x 40 pieds, de 10½ pieds de hauteur et établie dans 4½ pieds de profondeur d'eau au-dessous du niveau des eaux ordinaires.

2. Un abord à piles et travées, de 308 pieds de long et de 16 pieds de large, constitué par 11 piles en encaissement à parements jointifs, remplies de pierres, de 8 x 16 pieds, et par 11 travées de 20 x 16 pieds.

3. Une chaussée d'accès en enrochements, de 194 pieds de long, et de 18 pieds de large, avec talus de 1 dans 1, ménagés en pierres perdues.

Pendant l'hiver de 1911-12, les glaces ont arraché et emporté un tronçon de 25 pieds de longueur du couronnement, et un poteau, et rompu trois madriers d'un plancher de l'appontement.

Le 15 juillet 1912, on a reçu l'autorisation de dépenser en régie la somme de $20, pour la réparation de l'ouvrage.

Commencés le 27 et achevés le 30 juillet 1912, les travaux ont consisté dans le renouvellement d'un tronçon de 25 pieds du couronnement et de trois madriers du plancher; dans l'assujettissement d'un poteau d'amarrage, et dans le nivellement de la chassée d'accès au moyen de gravier.

La dépense pendant l'exercice 1912-13, s'est élevée à $20.

TADOUSSAC.

Tadoussac, station estivale très fréquentée et qui compte environ 800 habitants, est situé sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent, à l'embouchure de la rivière Saguenay.

Ce havre se trouve sur la rive sud du Saguenay, à 1 mille au-dessus de Pointe-aux-Vaches. Il a un demi-mille de largeur et un tiers de mille de profondeur, et c'est le port naturel le plus sûr de la côte nord.

Pendant l'exercice dernier, on a achevé la construction du quai en ce lieu, qui avait été entrepris d'après un contrat passé le 18 juillet 1910, avec Napoléon Warren, chargé de son exécution au prix de $31,795.

Commencés le 6 mai, les travaux ont été achevés le 12 septembre.

TROIS-PISTOLES.

Trois-Pistoles, comté de Témiscouata, est situé sur le chemin de fer Intercolonial, à 25 milles en aval de Rivière-du-Loup. Le pays avoisinant est fertile et le village florissant. Il est assez fréquenté comme station estivale. Le long de la rivière Trois-

Pistoles, se trouve des scieries et un moulin à pulpe. L'appontement du gouvernement se trouve sur le côté ouest de l'entrée du havre, mais il n'offre pas toutes les facilités que requiert la navigation, particulièrement comme lieu de refuge, et à la demande des marins et des hommes d'affaires de l'endroit, on a décidé d'y construire un nouveau débarcadère où les bâtiments trouveraient un mouillage sûr pendant le chargement et le déchargement de leurs marchandises, et où ils seraient protégés contre tous les vents comme autrefois quand on eût construit un brise-lames à Trois-Pistoles, il y a quelques années. Le nouvel ouvrage a 200 pieds de longueur, 22 pieds de largeur sur le premier tronçon de 160 pieds de longueur, et 40 pieds de largeur sur le reste de l'ouvrage ou à la tête, avec un fruit de 1 dans 12 et une hauteur de 14 pieds. Il a été construit en encaissement à pièces de parements jointifs, chargé de pierres, avec montants assujettis aux pièces de parements au moyen de boulons de fer taraudés; un abord de 260 pieds de longueur relie le vieil ouvrage au nouveau. On a profité de la présence du roc dans les fondations pour construire l'ouvrage mi-partie en larges pierres posées en talus de 1 dans 1 et mi-partie en encaissement. La hauteur moyenne de l'ouvrage est de 6 pieds. L'épuisement de l'allocation a empêché l'achèvement des travaux, lesquels ont été en régie pendant les mois de juin, juillet, août, septembre et novembre.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $5,995.50.

Brise-lames.

Le brise-lames construit en ce lieu il y a quelques années pour protéger le havre contre les vents du nord et de l'est, n'avait que 18 pieds de largeur et n'était pas assez puissant pour résister à la pression des glaces mouvantes. Il a donc été nécessaire de l'élargir, afin d'étendre sa base et d'augmenter son poids.

On a établi deux nouveaux caissons, à chaque extrémité, de 100 pieds de longueur et de 20 pieds de largeur à la base avec fruit ménagé à 1 dans 10. Ces caissons ont été construits en encaissement de pièces de bois rond, de 12 pouces de diamètre, et protégés par un cours de palplanches de 6 pouces d'épaisseur, l'ouvrage devant atteindre 14 pieds de hauteur.

On a achevé la construction du caisson à l'extrémité sud du brise-lames à l'exception du cours de palplanches, et on a achevé la construction du caisson à l'extrémité nord du brise-lames jusqu'au trois quarts de sa hauteur, et on a chargé les deux ouvrages de pierres. Les travaux ont été exécutés en régie.

La dépense pour l'exercice, s'est élevée à $3,999.97.

TROIS-RIVIÈRES.

Construction d'un quai en bois, d'un brise-glace, d'un terrassement de chemin de fer; remblayage, etc.

Ces travaux se trouvent dans la partie ouest du havre de la ville de Trois-Rivières, vis-à-vis le Moulin-à-Vent. Ils consistent dans la construction d'un quai en bois sur une longueur de 640 pieds; dans la construction d'un brise-glace, d'une longueur de 115 pieds, et l'exécution d'un terrassement à partir de derrière le quai en bois jusqu'à la marque du niveau des hautes eaux.

Les adjudicataires sont MM. J. J. Collins et V. W. Giroux, entrepreneurs, et les contrats portent respectivement le numéro 7784 en date du 18 mai 1910 et le numéro 8776 en date du 18 mars 1912.

Par suite des grandes crues du printemps de 1912 qui maintinrent le niveau des eaux très élevé la plus grande partie de l'été et qui recouvrirent les quais jusqu'au 19 juillet, les entrepreneurs se virent dans l'impossibilité de reprendre les travaux pendant plus de quatre mois. En dépit de ces circonstances désavantageuses, tous les travaux relatifs à la construction du brise-glace, des premiers cinq caissons et du caisson supplémentaire de 140 pieds de longueur, dont la construction a été autorisée par le

marché portant le n° 7784, auraient été achevés le 31 mars 1913, si des crues intempestives du fleuve survenues en février, et en mars dernier, n'avaient recouvert une partie du quai et obligé les entrepreneurs d'interrompre leurs travaux une fois de plus.

Pendant l'exercice 1912-13, on a achevé la construction du brise-glace; et dans la coinstruction des cinq premiers caissons, telle que stipulée au contrat portant le numéro 7784, il ne reste plus pour achever ces travaux que la pose du revêtement, de la plate-forme et d'environ 10 pour 100 du lest.

Le 21 août 1912, on avait construit et immergé à l'extrémité est du cinquième caisson, le caisson supplémentaire de 140 pieds de longueur. Au 31 mars dernier, le sommet de ce caisson atteignait une hauteur de sept pieds au-dessous du niveau des basses eaux; il reste à l'exhausser de 9 pieds pour son achèvement. Cet ouvrage représente un cube de 22,700 pieds.

On a enfoncé en place 431 pilots de 60 pieds de longueur, ce qui complète les quatre rangées de pilots devant servir pour le fondement des voies devant conduire aux tours à charbon.

A l'exception de la pierre, tous les matériaux nécessaires pour l'achèvement des travaux ont été livrés. Les travaux du remblayage supplémentaire derrière le quai à charbon, s'étendant jusqu'à la marque du niveau ordinaire des hauts eaux, et ceux du terrassement pour la voie ferrée et la pose de pierres perdues, ont été adjugés aux mêmes entrepreneurs (Collins et Giroux), d'après le contrat portant le n° 8776 en date du 18 mars 1912. Ce remblayage comporte environ 180,000 verges cubes de terres.

Pendant l'exercice dernier le volume du remblayage s'est élevé à 10,820 verges cubes, et celui de la pierre employée dans les fondements et dans l'ouvrage de protection en pierres perdues du terrassement de la voi ferrée, s'est élevé à 2,856 verges cubes. Cette quantité restreinte de remblayage pendant le dernier exercice, provint du fait que les entrepreneurs ont rencontré des difficultés très sérieuses dans l'installation de la machinerie pour la commande des pompes et dans l'inefficacité de la puissance électrique, la plus grande partie du temps; en outre, les tempêtes très fréquentes durant l'automne ont paralysé entièrement le fonctionnement des pompes et obligé les entrepreneurs de suspendre les travaux de remblayage jusqu'au printemps de 1913.

Pendant l'hiver dernier, les entrepreneurs ont amélioré leur système d'épuisement et ils se sont procuré de meilleures pompes et des dynamos plus puissantes que ceux qu'ils avaient l'an dernier, de sorte qu'actuellement, ils se trouvent en état d'achever les travaux de remblayage pendant la saison prochaine.

VALLEYFIELD.

Valleyfield, est une ville importante sur la rive sud du fleuve Saint-Laurent, dans le comté de Beauharnois, à la tête du canal de Beauharnois et au pied du lac Saint-François; c'est un port de douane et d'escale pour les bateaux à vapeur du Saint-Laurent. C'est aussi une station sur le *New York Central,* et sur la ligne secondaire d'Ottawa à Swanton, du chemin de fer du Grand-Tronc, à 9 milles de Saint-Louis, à 5 milles de Coteau-Junction (comté de Soulanges) et à 50 milles au sud-ouest de Montréal. 10,000 habitants.

Les travaux en ce lieu, comprennent la construction sur la baie d'un avant-massif en encaissement à paraments jointifs et chargé de pierres, de 200 pieds de longueur et 15 pieds de largeur et de 17 pieds de hauteur, établi dans 12 pieds d'eau de profondeur au-dessous du niveau des basses eaux. Cet ouvrage a été disposé dans le sens et à 15 pieds de la berge.

Entre le 1er mai et le 30 novembre, on a construit l'encaissement sur une longueur de 150 pieds, chargé ce tronçon de pierres, et remblayé l'espace entre l'encaissement et la berge, sur une longueur de 50 pieds.

Les travaux ont été exécutés à la journée.

Dépense, $3,299.41.

VARENNES.

Dragage.

Varennes, comté de Verchères, est situé sur le fleuve Saint-Laurent et le chemin de fer Québec, Montréal et Sud, à 14 milles au nord-est de Montréal. Varennes possède une église (catholique romaine), une chapelle-annexe, un bureau de poste, un couvent, un collège, une succursale de banque, cinq magasins, une hôtellerie, une usine de machines à planer, trois moulins à scie, deux manufactures de meubles, une fonderie et le service du téléphone, du télégraphe et des messageries. Population de la paroisse, 2,400 âmes environ.

Du 18 juillet au 14 septembre, la drague *Maberley,* et du 1er août au 12 septembre, la drague *Nehoc* toutes deux appartenant à la *General Improvement and Contracting Company,* ont dragué à Varennes, pour approfondir à 10 pieds les chenaux d'accès au quai du Gouvernement en amont et en aval.

La drague *Maberley* a enlevé 20,784 verges cubes de glaise et de roches qu'on a déversées à une distance de ⅘ de mille. Largeur des tranchées, de 12 à 25 pieds; profondeur, de 1½ à 8 pieds; développement, 3,649 pieds courants; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 406.

La drague *Nehoc* a enlevé 15,413 verges cubes de glaise et de roches. Largeur des tranchées, de 20 à 30 pieds; profondeur, de 2 à 8 pieds; développement, 3,614 pieds courants; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 295¼.

Volume total, 36,197 verges cubes, cubé au chaland, pour le prix au contrat de 19½ cents par verge cube. Dépense totale, $7,058.42.

VARENNES, BOUT-DE-L'ÎLE.

Dragage.

Bout-de-l'Ile, comté de Laval, se trouve à 15 milles de la place Dominion, Montréal. Bout-de-l'Ile, possède une hôtellerie (50 chambres), un grand jardin d'agrément, un magasin, une installation d'embouteillage d'eau minérales, une boucherie deux boutiques de forgerons et le téléphone. Bout-de-l'Ile, communique avec Montréal par le chemin de fer Canadien-Nord et par tramways électriques. 125 habitants.

Du 29 juin au 25 juillet, la drague du ministère *N° 3* a approfondi à 6 pieds un chenal de 3 milles de longueur qui sert aux bateaux traversiers entre Varennes et Bout-de-l'Ile.

Les améliorations du chenal ont été exécutées plus particulièrement au quai de l'île Sainte-Thérèse, à l'île aux Canards et à la tête de l'île à la Truie.

On a enlevé quelque 6,403 verges cubes de glaise et de roches erratiques qu'on a déversées à une distance au large de ⅛ à ¼ de mille. Largeur des tranchées, de 15 à 25 pieds; profondeur, de 2 à 5 pieds; développement, 1,409 pieds courants; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 168.

VAUDREUIL.

Vaudreuil est le nom d'un village et d'une paroisse du comté de Vaudreuil, sur la rivière Ottawa, avec port sur le lac des Deux-Montagnes, et station du chemin de fer du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc, à 24½ milles de Montréal. Le village possède un bureau de poste, une église (catholique romaine), six magasins, quatre hôtelleries, quatre beurreries, deux moulins à farine, etc.; en outre, le service du téléphone, du télégraphe et des messageries. Population de la paroisse, 1,510 âmes.

Le 1er mai, un incendie détruisit l'entrepôt construit sur le quai du gouvernement en ce lieu. On construisit un nouvel entrepôt de 16 x 20 pieds en planches étroites et

lattes superposées, et avec toit en tôles galvanisées. On appliqua deux couches de peinture sur ces bâtiments.

Les travaux ont été exécutés à la journée.

Dépense, $274.66.

VERCHÈRES.

Verchères, village du comté de Verchères, est situé sur le fleuve Saint-Laurent et sur le chemin de fer Québec, Montréal et Sud, à 21 milles de Montréal. Il possède un bureau de poste, une église (catholique romaine), douze magasins, une hôtellerie, deux moulins à scie, deux fromageries, une succursales de la banque Provinciale du Canada, un collège, un couvent, cinq fabriques de chaloupes et le service du télégraphe et des messageries. 750 habitants.

Le quai public de Verchères, construit en 1903-5, comprend:—

1. Un avant-massif de 97½ x 41 pieds (un brise-glace incliné à 1½ dans 1 non compris), établi à 21 pieds 5 pouces de hauteur dans 9 pieds 5 pouces d'eau de profondeur à l'étiage.

2. Un abord sur pilotis de 224 x 20 pieds, flanqué d'un brise-glace sur toute sa longueur.

3. Un abord en enrochements de 133 x 20 pieds, à talus ménagés à 1 dans 1, de chaque côté et recouverts de pierres perdues.

Les travaux en ce lieu commencés le 18 novembre comprennent:—

(*a*) Un prolongement sur pilotis de 70 pieds de longueur et de 22 pieds de largeur, disposé à l'angle sud-est intérieur formé par l'avant-massif de l'abord.

(*b*) L'érection d'un entrepôt démontable de 50 pieds de long et 20 pieds de large, destiné à être placé sur le dit prolongement.

Le 15 décembre 1912, on avait enfoncé 24 pilotis, assujetti les longerons et les pièces de couronnement et établi la plate-forme et parachevé le prolongement.

Pendant les mois d'hiver, on a assemblé les panneaux de l'entrepôt de 50 x 20 pieds, prêt à son établissement sur le prolongement à l'ouverture de la navigation.

Les travaux ont été exécutés à la journée.

Dépense, $2,098.41.

Dragage.

Verchères, comté de Verchères, est situé sur le fleuve Saint-Laurent et sur le chemin de fer Québec, Montréal et Méridional, à 21 milles de Montréal. Verchères possède une église (catholique romaine), un bureau de poste, douze magasins, une hôtellerie, deux moulins à scie, deux fonderies, une succursale de la banque Provinciale du Canada, un collège, un couvent, cinq manufactures de chaloupes et le service du télégraphe, du téléphone et des messageries. Population de la paroisse, 1,800 âmes.

Du 26 août au 5 octobre, la drague *Prince Wellie* appartenant à la *W. J. Poupore Company,* a dragué en forfait à Verchères. On a ménagé directement en aval du quai du gouvernement en ce lieu, un mouillage extérieur de 10 pieds de profondeur et de 263 à 126 pieds de largeur, sur 166 pieds de longueur, et un autre mouillage à l'intérieur pour les bateaux d'un plus faible tirant d'eau, de 6 pieds de profondeur et de 126 x 125 pieds. On a enlevé quelque 17,096 verges cubes de glaise et de sable cubées au chaland, soit 15,615 verges cubes *in situ,* qu'on a déversées à 1¼ mille au large (à l'exception d'un volume de 1,660 verges cubes de matières cubées au chaland, qu'on a éjectées le long du talus d'aval du mouillage). Largeur des tranchées, de 24 à 45 pieds; profondeur, de 1½ à 12 pieds; développement, 1,294 pieds courants; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 339½.

Prix au contrat 29 cents par verge cube *in situ.* Dépense totale, $4,528.35.

VERDUN.

Verdun, comté de Jacques-Cartier, est une petite ville située au sud-ouest de la ville de Montréal, et qui a pour ligne de démarcation vers Montréal, le coursier de

l'usine de distribution d'eau, à 1 mille de la gare de Saint-Paul sur le chemin de fer du Grand-Tronc. La ville possède quatre églises (catholique romaine, anglicane, presbytérienne et méthodiste), plusieurs magasins, une buanderie considérable, une glacière, une hôtellerie, un asile d'aliénés (protestant), une succursale de banque et un séminaire. Un bateau traversier fait le service entre Verdun et La-Tortue, sur le côté opposé du Saint-Laurent, et la ville communique avec Montréal par un tramway électrique. 12,000 habitants.

La ville de Verdun avait demandé que l'emplacement du vieux quai construit en 1899-1900, fut changé en un nouvel emplacement situé à 4,500 pieds en amont, pour deux raisons majeures, à savoir: Que le vieux quai était un obstacle à la construction d'un revêtement en projet et que le nouvel emplacement offrirait une traversée du Saint-Laurent beaucoup plus courte entre Verdun et La-Tortue.

On a aquiescé à cette demande et pendant la session dernière, le Parlement a voté la somme de $3,300 pour l'exécution du quai projeté.

Les travaux comprenaient:—

(*a*) Un avant-massif en encaissement à parements jointifs de 90 pieds de longueur et de 40 pieds de largeur, établi à 13 pieds de hauteur dans 8 pieds d'eau de profondeur au niveau des basses eaux.

(*b*) Un abord en enrochements de 85 pieds de longueur et de 30 pieds de largeur, avec talus à 1 dans 1, recouverts de pierres perdues.

(*c*) Un chemin d'accès au chemin public, de 25 pieds de largeur et à rampe de 1 dans 10, avec talus donnant sur la rivière à 1 dans 1, recouvert de pierres perdues.

Le 30 novembre dernier, on avait achevé et rempli de pierres l'avant-massif en encaissement. Afin de permettre l'usage du quai, en attendant la construction du nouvel ouvrage, on a dépensé la somme de $250 pour enlever les décombres que la ville de Verdun avait accumulés en ce lieu.

Dépense totale, $3,300.

VILLE-MARIE.

Ville-Marie, comté de Pontiac, situé sur la rive est du lac Temiskaming, compte 850 habitants. Les marchandises débarquées au quai établi en ce lieu représentaient 2,239 tonnes pendant la saison de 1912 et l'expédition, 1,675 tonnes.

Du 26 avril au 25 mai, on a fait de légères réparations au vieux quai de Ville-Marie, lequel a passé sous le contrôle du gouvernement en 1887. On a réparé la plate-forme de chaque côté de l'abord sur une longueur de 350 pieds et une largeur de 4 pieds, et de plus, une travée de la plate-forme du débarcadère, couvrant 14 x 32 pieds. On a de plus posé 4 longerons de 10 x 10 pouces, sur 22 pieds de longueur.

Dépense au 31 mars, $220.60.

On a préparé et transmis les plans et devis pour la construction d'un nouveau débarcadère sur pilotis en ce lieu, de 145 x 145 pieds, avec un abord de 32 pieds de largeur et de 384 pieds de longueur. Le Parlement a voté pour ces ouvrages la somme de $10,000. On a mis ces travaux en adjudication et le 28 mars on a passé un marché avec R. Brewder, d'Ottawa, pour leur exécution au prix de $17,991.93, et ces travaux viennent d'être mis en voie d'exécution par l'entrepreneur.

WOBURN.

Woburn, est un village desservi par la poste, dans le comté de Beauce, sur la rivière Arnold à 18 milles de la station de Mégantic sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien. Le quai public construit en même temps que quatre autres sur le lac Mégantic, entre 1882 et 1887 se trouve à 5 milles environ au nord du village sur la rive ouest du lac Mégantic, comté de Compton.

Il comprend un avant-bloc en encaissement à parements jointifs, de 51 pieds 6 pouces sur 30 pieds 7 pouces, établi à 6 pieds de hauteur dans 7 pieds d'eau à l'étiage, et relié au rivage par un abord en encaissement de 142 pieds de longueur.

Le 15 juillet 1912, on a reçu l'autorisation de dépenser en régie la somme de $423.86, pour réparer la tête du quai qui avait été endommagée par les hautes eaux et les glaces mouvantes le printemps précédent.

Commencés le 8 août, les travaux ont été achevés le 4 septembre 1912, et ils ont consisté dans le nivellement de l'abord au moyen de pierres et de gravier; dans la pose sur les côtés nord et sud de la tête d'un revêtement en pièces de bois d'épinette blanche, de 8 pouces, assujetti à l'ouvrage par des chevilles de fer de ⅝ de pouce de diamètre et de 12 pouces de longueur, et dans la réparation de la toiture de l'entrepôt.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé quelque 3,712 pieds m.p. de bois d'épinette blanche, 7,450 pieds de bois de cèdre, 500 chevilles de fer et 72 verges cubes de pierres et de gravier.

La dépense pendant l'exercice 1912-13, s'est élevée à $422.60.

WOODLANDS.

Dragage.

Woodlands, comté de Châteauguay, village desservi par la poste, se trouve sur le chemin de fer Saint-Laurent et Adirondack, à 2 milles de Châteauguay.

Du 12 juin au 19 juillet, la drague *Mogul,* et du 12 juin au 29 août, la drague *Central City,* toutes deux appartenant à la *General Improvement and Contracting Company,* ont dragué à forfait à Woodlands, pour approfondir à 9 pieds sur une largeur de 75 pieds un haut-fond vis-à-vis le quai Durocher, à environ 1½ mille au nord-est du quai du gouvernement à Boisbriand.

La drague *Mogul* a enlevé 20,772 verges cubes de glaise et de sable. Largeur des tranchées, de 20 à 30 pieds; profondeur, de 2 à 8 pieds; développement, 3,046 pieds courants; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 323.

La drague *Central City* a enlevé 44,270 verges cubes de glaise et de sable. Largeur des tranchées, de 10 à 30 pieds; profondeur, de 2 à 7 pieds; développement, 9,150 pieds courants; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 646. Décharges à ½ mille au large.

On a donc enlevé un volume total de 65,042 verges cubes de matières cubées au chaland, chiffre qu'on a réduit à 63,019 verges cubes vu que les dragages avaient dépassé le plafond. Prix au contrat, 16 cents. Dépense totale, $10,083.04.

Ces travaux avaient pour objet de permettre aux bateaux de la ligne de navigation Beauharnois-Montréal, *Princess, Empress* et *Beauharnois,* un accostage plus facile au quai du gouvernement à Boisbriand.

YAMASKA.

Ecluse et barrage.

L'écluse et le barrage construits à forfait vers l'an 1882, se trouvent à environ 2 milles en aval du village de Saint-Michel de Yamaska, où le chemin de fer Québec, Montréal et Sud franchit la rivière Yamaska et où le gouvernement a construit un quai en 1909.

La rivière Yamaska naît dans le comté de Brome, et après un cours de plus de 90 milles se jette dans le Saint-Laurent à la tête du lac Saint-Pierre. L'écluse et le barrage ont été établis à environ 4½ milles de l'embouchure de la rivière. La construction de ces ouvrages et les dragages à travers les récifs au-dessus et au-dessous de l'écluse, ont rendu la rivière navigable pour les vaisseaux d'un tirant maximum de 4 pieds jusqu'à Belle-Pointe, aussi appelé le rapide de la Grosse-Roche, une distance de 20 milles à partir de l'embouchure de la rivière.

Le barrage consiste en un encaissement chargé de pierres et à revêtement en madriers, de 502 pieds de longueur à son côté d'amont, et flanqué d'un massif en encais-

sement chargé de pierres à chaque extrémité. La face et la partie supérieure du barrage ayant été détériorés par l'action des glaces, l'ouvrage ne pouvait plus retenir l'eau suffisamment, et à la session dernière du Parlement on a voté la somme de $4,000, pour les réparations de l'écluse et du barrage et une somme supplémentaire de $3,900, pour l'entretien de ces ouvrages.

Le 4 avril 1912, on a reçu l'autorisation de dépenser ces sommes en régie.

Les travaux ont été commencés le 6 août et poursuivis jusqu'au 31 octobre 1912, et ils ont consisté dans la reconstruction du brise-lames à l'extrémité d'amont de l'aile sud; dans le revêtement et l'exhaussement de l'aile sud au moyen d'un ouvrage en encaissement; dans la reconstruction de l'aile nord et dans son revêtement et son planchéiage par des madriers de 3 pouces en bois de pin; dans le revêtement de l'aile ouest; dans l'empierrement à nouveau d'une partie du barrage et dans son revêtement sur le côté d'amont au moyen de madriers de 3 pouces; dans le revêtement à nouveau du massif ouest par des madriers de 3 pouces, et dans la construction d'une aile en encaissement chargée de pierres sur le côté aval du massif ouest, pour empêcher l'affouillement de la berge.

Dans l'exécution de ces travaux on a employé 32,197 pieds m.p. de bois de pin, 3,726 pieds m.p. de bois d'orme, 1,598 pieds m.p. de bois de pruche, 5,370 livres de fer, et 102 sacs de ciment.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $3,998.80.

PROVINCE D'ONTARIO.

ARNPRIOR.

Arnprior est la ville la plus importante du comté de South-Renfrew. Elle est située à l'embouchure de la Madawaska, sur la rive sud du lac des Chats, un élargissement de la rivière Ottawa. Sa population est d'environ 5,000 habitants.

De menues réparations devaient être faites aux défenses en bois du coin du quai, en bas du courant. La personne qui devait exécuter ces réparations ayant jugé le montant voté insuffisant, on employa cet argent à acheter du bois pour les défenses et les moises.

Les réparations seront faites au cours de la saison 1913.

Dépenses faites jusqu'au 31 mars, $24.30.

BARRY'S BAY.

Barry's Bay, comté de South-Renfrew, est un village situé sur la ligne du Grand-Tronc et est le terminus de la navigation sur la rivière Madawaska. Population, 300 habitants.

Des réparations de peu d'importance furent faites au plancher du quai, au cours du mois d'octobre.

Dépenses faites jusqu'au 31 mars, $25.24.

BAYFIELD.

Bayfield, comté de Huron, est un village qui est situé sur la rive est du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Bayfield, à 12 milles de Goderich. 600 habitants. On trouve une minoterie en ce lieu, et c'est un havre de refuge pour les vaisseaux ne tirant pas plus de 10 pieds d'eau.

Les travaux de réparations en ce lieu ont commencé le 10 août et ont été achevés le 14 novembre, et ils ont consisté dans le renouvellement des pièces de parement d'une

partie de la plate-forme, à l'extrémité extérieure de la jetée nord, et dans le renouvellement d'une partie des lisses et autres réparations légères de la jetée sud.

Dans l'exécution de ces travaux on a employé 2,980 pieds m.p. de bois de cèdre, de pruche et de hêtre et 3,400 livres de fer.

Ces travaux suffisaient à peine pour empêcher la destruction des jetées par les tempêtes, mais ils permettront l'usage de la jetée sud, de temps à autre, pour l'exportation du bois de commerce.

Le trafic en ce lieu est peu considérable et ce sont les bateaux de pêche qui se servent habituellement de ce havre.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $144.56.

BAYSVILLE.

Baysville, district de Muskoka, petit village qui compte 200 habitants, est situé sur le bras nord de la rivière Muskoka à 16 milles à l'est de Bracebridge, la station de chemin de fer la plus rapprochée.

La première couche de peinture appliquée sur le nouvel abri établi sur le quai en ce lieu, n'étant pas suffisamment sèche à la fin de l'exercice dernier, on n'a pas pu y appliquer une seconde couche de peinture avant le mois de juin de cette année.

Les dimensions de ce hangar sont de 16 x 40 pieds et celles de l'entrepôt de 14 x 16 pieds, sur 11 pieds 9 pouces de hauteur.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $40.

BEAUMARIS.

Beaumaris, district de Muskoka, station estivale qui compte environ 1,000 habitants, est situé sur l'île Tondern, lac Muskoka, à environ 13 milles de Gravenhurst. C'est le centre des stations balnéaires et des clubs sportifs sur les lacs Muskoka. De 18 à 20 vaisseaux font escale en ce lieu durant l'été.

Le 9 avril dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $20,000 pour l'exécution d'un appontement en ce lieu, laquelle avait été adjugée le 12 septembre 1911 à la *Union Construction Co.,* d'Ottawa, pour le prix de $22,994.

On repris les travaux le 22 janvier et on les a poursuivis jusqu'au 20 juin, et ils ont consisté dans la construction et la mise en place de la substruction, et dans la confection des blocs en béton devant servir à la superstructure; en outre, dans la construction d'une chaussée d'accès en enrochements de 82 pieds de longueur sur 22 pieds de largeur à l'extrémité du large et s'élargissant à 40 pieds à l'extrémité du rivage. La longueur de l'appontement est de 280 pieds, dont un tronçon de 140 pieds est large de 20 pieds et dont l'autre, de 140 pieds de longueur, est large de 30 pieds.

Le 11 juin dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser en régie la somme de $100 pour les réparations du vieux quai.

Ces travaux ont été exécutés du 11 au 19 juillet, et ils ont consisté dans le renouvellement d'une partie défectueuse du tablier.

On a employé dans ces travaux quelque 2,000 pieds de bois de pruche et 75 livres de fer.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $82.20.

BEAVERTON.

Beaverton, comté d'Ontario, village très prospère et charmante station estivale, se trouve sur la rive est du lac Simcoe, à 72 milles au nord de Toronto. 2,500 habitants. Le village se trouve sur la ligne secondaire à Midland du chemin de fer du Grand-Tronc et c'est aussi une station du chemin de fer Canadien-Nord d'Ontario.

Le 9 avril dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $15,000, pour les améliorations du havre à Beaverton, et on a donné les instructions d'en préparer

les plans et devis, et leur exécution a été adjugée à M. D. Conroy de Peterborough, pour le prix de $41,874.

Ces travaux n'ont pas encore été commencés, mais ils consisteront dans l'enlèvement jusqu'à la marque du niveau des basses eaux d'une partie de l'ouvrage par encaissement qui existe en ce lieu, pour y établir un monolithe en béton et remplir les espaces vides au moyen de grandes pierres, de façon à former un brise-lames qui aura une longueur d'un bout à l'autre de 792 pieds, avec une tête affectant la forme d'un "L", de 50 20 pieds. En outre, dans l'établissement d'un cours de palplanche de 550 pieds de longueur, et dans le creusement des bassins d'amarrage aux quais et des chenaux d'accès, à une profondeur de 9 pieds au-dessous du niveau des eaux ordinaires sur le lac Simcoe.

Commencés le 1er mars, les travaux sont actuellement en cours d'exécution, mais on s'est contenté de transporter les matériaux à pied d'œuvre.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $2,444.

BELLE-EWART.

Belle-Ewart, comté de Simcoe, se trouve sur la rive nord-ouest de la baie Cook, lac Simcoe; c'est une station estivale très fréquentée.

Le 9 avril dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $5,400, pour l'exécution d'un appontement en ce lieu et l'on en a préparé les plans et devis.

L'ouvrage a été adjugé à M. Henry Hickey de Peterborough, pour le prix de $8,000.

Les travaux consisteront dans la construction d'un appontement à piles et travées, de 400 pieds de longueur sur 16 pieds de largeur, avec une chaussée d'accès en enrochements, de 250 pieds de longueur et de 16 pieds de largeur au couronnement.

BELLE-RIVIÈRE.

Belle-Rivière, est le nom d'un village florissant qui est situé sur la rive sud du lac Saint-Clair et sur la ligne secondaire London et Windsor, du Grand-Tronc, à 93 milles de Londres, et à 17 milles de Windsor. C'est une colonie franco-canadienne qui compte environ 8,000 habitants. C'est un havre de refuge pour les bateaux d'un faible tirant d'eau sur le lac Saint-Clair. Le commerce du port comporte particulièrement l'importation du sable, du gravier, du bois de charpente et autres matériaux de construction. Plusieurs pêcheurs se servent de ce havre. Les droits douaniers perçus en ce lieu pendant l'exercice 1911-12, se sont élevés à $11,021.94.

Vu que le bateau à vapeur qui transporte les voyageurs et les marchandises entre Chatham, Windsor et Détroit, a refusé de faire escale à Belle-Rivière, on a résolu de n'y dépenser que la somme de $450 pour améliorations, lesquelles consisteront dans le renouvellement d'une palée défensive et autres légères réparations.

On a acheté et transporté à pied d'œuvre les matériaux nécessaires, mais les travaux n'ont pas encore été exécutés.

La dépense totale entre le 1er avril et le 30 novembre 1912, s'est élevée à $5,273.37.

Dragage.

Durant la dernière saison, on a dragué un chenal, de 50 pieds de largeur par 10.5 pieds de profondeur, au-dessous du niveau de l'eau basse, et se prolongeant sur une distance de 1,500 pieds dans le lac Sainte-Claire depuis l'embouchure de la rivière.

Le but de cet ouvrage est d'ouvrir le vieux chenal qui s'était rempli.

Les travaux ont été exécutés par la *Windsor Dredging Company,* au moyen de la distance de 1,500 pieds dans le lac Saint-Claire depuis l'embouchure de la rivière. nement *Ontario,* du 18 septembre au 8 octobre 1912.

Les quantités des déblais enlevés sont comme suit:—

(*a*) *Windsor Dredging Co.*: 17,116 verges cubes, mesure de chaland, de sable et d'argile; 4,188 verges cubes, mesure sur place, de sable et d'argile.

Cette dernière quantité de déblais fut jetée par dessus bord afin de permettre à la drague de se frayer un passage temporaire dans le havre et de creuser l'espace nécessaire à la manœuvre.

(*b*) Drague du gouvernement *Ontario*: 8,090 verges cubes, mesure de chaland, de sable et d'argile.

Le coût de l'entreprise donnée par contrat a été comme suit:—

17,116 verges cubes, m. c. à 25 cents	$4,279 00
4,188 verges cubes, m. p. à 15 cents	628 20
	$4,907 20
Coût total du dragage, y compris l'inspection	$5,005 40

BELLEVILLE.

Belleville, comté de Hastings, compte 12,000 habitants, et c'est l'une des villes la plus importante qu'on trouve sur la ligne principale du chemin de fer du Grand-Tronc. C'est un centre manufacturier où l'on trouve entre autres la manufacture de chemises de Deacon, la manufacture de portes, de châssis, de fenêtres et de contrevents de Pringle, la fonderie de Marsh et Hawthorne et celle de la *Provincial Steel Co.* Les produits de cette dernière fonderie sont expédiés à l'ouest par eau. On y trouve aussi une manufacture de couteaux et une fromagerie, dont les produits sont expédiés par eau à Montréal.

Pendant la saison de navigation, deux bâtiments font escale à ce port deux fois par jour, et deux autres une fois par semaine, et on affirme que si l'on trouvait plus de facilités d'embarquement et de débarquement en ce lieu, le nombre de vaisseaux qui entre dans ce port augmenterait considérablement.

Quand le canal de Trent sera achevé, on s'attend que le trafic sur la baie sera deux fois aussi considérable.

Le 9 avril dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $50,000, pour les améliorations du havre en ce lieu et l'on a préparé les plans et devis pour leur exécution; mais ces travaux n'ont pas encore été commencés.

L'ouvrage en projet consistera en un appontement à piles et travées, se décomposant en 14 piles ou caissons de 20 x 30 pieds, et en 14 travées de 20 x 30 pieds, avec une tête de 75 x 200 pieds. L'ouvrage sera relié au rivage par une chaussée en enrochements de 210 x 30 pieds, et les travaux comprendront aussi le creusement d'un chenal d'accès à une profondeur de 12 pieds au-dessous du niveau des basses eaux.

Nulle dépense jusqu'à cette date.

BIG-BAY.

Big-Bay, comté de Grey, est situé sur la baie Georgienne, à environ 16 milles d'Owen-Sound. C'est le centre d'affaires d'une région agricole et qui communique par eau avec Wiarton, White-Cloud-Island, Griffith's-Island et Owen-Sound.

Le 9 avril dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $5,000 pour la construction de l'appontement en ce lieu. Les plans et devis ont été préparés, et son exécution a été adjugée à M. J. Hoddick de Toronto, pour le prix de $5,448.40.

Commencés le 4 octobre, interrompus le 5 novembre et repris le 20 mars, les travaux sont encore en cours d'exécution, et ils ont consisté jusqu'à présent dans le transport des matériaux à pied d'œuvre et dans la démolition du vieil ouvrage pour le mettre en état d'y établir la nouvelle superstructure, et dans la reconstruction de l'abord.

Cet appontement a une longueur de 483 pieds dont un tronçon de 96 pieds a une largeur de 25 pieds à l'extrémité du large et dont un autre tronçon, de 247 pieds de

longueur, a 14 pieds de largeur. La longueur de la chaussée d'accès en enrochements avec plate-forme ménagée par une couche de gravier, est de 140 pieds.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $1,856.76.

BIG-BAY-POINT.

Big-Bay-Point, comté de Simcoe, est situé sur le lac Simcoe, à l'extrémité sud-est de la baie Kempenfeldt. C'est une station estivale fréquentée par les touristes.

Le 9 avril dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $7,500 pour l'exécution d'un appontement en ce lieu. Les plans et devis ont été préparés, les soumissions ont été proposées, et l'exécution de l'ouvrage a été adjugée à M. Henry Hickey pour le prix de $7,500.

Les travaux comprennent un appontement à piles et travées, de 260 pieds de longueur et de 16 pieds de largeur, avec un "L" à son extrémité du large de 50 x 13 pieds, et une chaussée d'accès en enrochements de 100 pieds de longueur et de 16 pieds de largeur au couronnement.

Commencés le 31 janvier, les travaux sont encore en cours d'exécution, mais ils n'ont consisté que dans le transport des matériaux à pied d'œuvre et leur assemblage.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $81.53.

BLIND-RIVER.

Blind-River, district d'Algoma, village qui compte 2,500 habitants, est situé sur la rive nord du lac Huron et sur le chemin de fer du Pacifique-Canadien. On y fait le commerce de bois de construction sur une grande échelle.

Le 9 avril dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser en régie la somme de $1,000, pour les réparations du quai en ce lieu.

Commencés le 2 juillet, les travaux ont été poursuivis jusqu'au 6 juillet; puis repris le 8 août et poursuivis jusqu'au 30 août et du 18 au 25 septembre, et ils ont consisté dans la pose de pièces de bois au côté est de l'ouvrage sur une longueur de 30 pieds; dans le renouvellement des parties défectueuses de la plate-forme, et dans l'enfoncement d'un faisceau de pilotis à l'angle sud-ouest du quai, et dans la pose de quatre nouvelles boucles d'amarrage; en outre, dans l'entretoisement des albalétriers du comble de l'entrepôt, et dans la pose de plaques en acier sur les côtés des portes de ce bâtiment.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé quelque 5 pilotis, 3 billes de bois de pin, 6,907 pieds m.p. de bois de chêne, 6,882 pieds m.p. de bois de pruche, et un grand nombre de boulons.

Dragage.

Le 30 mai dernier, on a reçu l'autorisation d'exécuter des travaux de dragage dont avait été chargée la *C. S. Boom Co.*, pour le prix de 15½ cents par verge cube (cubage *in situ*).

Commencés le 18 juin, les travaux ont été interrompus par le mauvais temps le 19 octobre dernier. Les travaux ont consisté dans le creusement des chenaux d'accès au quai du gouvernement, sur une largeur de 150 pieds et une profondeur de 18 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'eau, allouant dans les mesurages un pied de profondeur au-dessous du plafond.

Dans l'exécution de ces travaux on a employé quelque 57,197 verges cubes de sable (cubage *in situ*).

La dépense totale pour l'exercice, s'est élevée à $9,242.33.

BRITANNIA.

La drague du ministère *Deschênes*, a travaillé à Britannia sur le lac Deschênes, du 17 au 27 mai, pour enlever les débris de deux vieux massifs, à l'est du débarcadère

en ce lieu, lesquels étaient devenus dangereux et causaient des ennuis aux bateaux de plaisance et autres du club sportif de Britannia.

Cette drague a enlevé un volume de 673 verges cubes de roches, de sable et de pièces de bois, à la profondeur de la côte 184 pieds, matières qu'on a déversées à ½ mille au large du débarcadère.

BRONTE.

Bronte, comté de Halton, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 27 milles au sud-ouest de Toronto. 350 habitants.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense en régie de $875, pour les réparations de l'appontement en ce lieu.

Commencés le 11 septembre, les travaux ont été poursuivis jusqu'au 11 octobre, et ils ont consisté dans la pose d'un nouveau tablier, de 180 pieds de longueur et de 16 pieds de largeur, constitué par des madriers de 3 pouces. En outre, dans la pose de nouveaux longerons et de nouvelles lisses sur toute la longueur de la plate-forme, et dans le planchiéage à nouveau d'un tronçon de 150 pieds de longueur du massif et dans la pose de 60 pieds courants de nouvelles lisses sur ce dernier, et d'une nouvelle borne d'amarrage.

Toutes ces réparations ont été exécutées sur le quai est, et dans leur exécution on a employé 60 pieds m.p. de bois de chêne, 929 livres de fer, 17,674 pieds m.p. de bois de pin et un gallon de peinture blanche, outre une certaine quantité de bois de charpente dont on avait fait l'achat auparavant.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $873.07.

GLISSOIRES DE BURLEIGH-FALLS, ONT.

L'élévation extraordinaire des eaux dans le canal de Trent, n'a permis que les travaux préparatoires en ce lieu.

On acheta en août au prix de $886.50 un approvisionnement de bois de construction consistant dans 42 m. pieds m.p. Après avoir fait l'examen de l'ouvrage en octobre, on trouva que les réparations nécessaires étaient considérables et ne pourraient être exécutées pour la somme ci-dessus que sous les circonstances les plus favorables. Les eaux étant encore très hautes on crut ne devoir commencer les travaux qu'en janvier. Cependant, les eaux demeurèrent très hautes pendant l'hiver, et l'on ne jugea pas opportun d'entreprendre l'exécution des réparations projetées, à cet époque.

Pour empêcher la perte du bois de construction, on le sortit de l'eau et on le tria. En outre, on acheta le fer nécessaire et on le transporta à pied d'œuvre.

Dépense au 31 mars, $114.65.

BURLINGTON.

Burlington, comté de Halton, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à environ 10 milles de la ville de Hamilton. 1,500 habitants. On y trouve une manufacture de boîtes pour conserves, une manufacture de paniers, deux manufactures de tonneaux et deux usines à planer.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense de $25,000, pour l'exécution d'un mur de revêtement qu'on établira pour empêcher l'érosion des bords du lac en ce lieu.

On a préparé les plans et devis et proposé des soumissions pour l'exécution de cet ouvrage, mais les travaux n'ont pas encore été adjugés.

Ils consisteront dans un mur de soutènement en béton de 2,000 pieds de longueur sur 8 pieds de largeur à la basse, et 3 pieds de largeur au couronnement, et de 6 pieds 3 pouces environ de hauteur.

CHENAL BURLINGTON.

Le chenal Burlington, dans le comté de Wentworth, ne comporte une tranchée pratiquée à travers un marais qui sépare le lac Ontario, d'une grande étendue d'eau appelée la baie Burlington, permettant ainsi aux vaisseaux de se rendre aux quais de la ville de Hamilton. On a jeté un pont tournant sur ce chenal. La tranchée a 120

pieds de largeur, et sur le côté nord, on a établi une jetée par encaissement de 2,326 pieds de longueur, et une jetée de 2,722 pieds de longueur sur le côté sud, dont un tronçon de 2,210 pieds a été établi entièrement par encaissement sur pilotis et le reste de la longueur de 512 pieds, vers le large est à substruction par encaissement sur pilotis et à superstructure en béton, sur une largeur variant de 23 à 40 pieds. Le ministère de la Marine et des Pêcheries a érigé un phare sur l'extrémité est ou du large de cette jetée.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense de $5,000, pour l'entretien du pont tournant et de $850 pour le renouvellement du tablier du pont; en outre, pour faire exécuter par la *Dominion Bridge Co.*, le renouvellement de certaines parties usées de l'outillage de manœuvre du pont.

On a renouvelé le tablier du pont et installé les parties neuves de l'outillage de manœuvre.

La fermeture de la navigation a eu lieu le 21 décembre dernier, et l'ouverture le 24 mars.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $3,161.49.

BYING-INLET.

Bying-Inlet, district de Parry-Sound, est situé sur la rivière Magnetawan, à environ 2 milles de la baie Georgienne, et ce village compte 1,500 habitants. Les grandes scieries de MM. Holland et Graves sont situées en cet endroit. Les quais à charbon du chemin de fer du Pacifique-Canadien sont aussi situés en ce lieu et on y transborde une grande quantité de charbon.

Dragage.

Le 19 février dernier, on a autorisé l'exécution de certains dragages dès l'ouverture de la navigation, travaux dont avait été chargée la *C. S. Boom Co.*, et dont le volume devait être évalué par le cubage au chaland.

Commencés le 29 mai, les travaux ont été achevés le 5 juillet, et ils ont consisté dans l'enlèvement de deux récifs qui obstruaient les côtés du chenal des bateaux à vapeur. Le chenal en ce lieu a maintenant une largeur de 150 pieds et une profondeur d'eau de 22 pieds.

Dans l'exécution de ces travaux, on a extrait un volume de 3,870 verges cubes de matières.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $21,256.30.

CACHE-BAY

Cache-Bay, est un centre où se fait le commerce du bois, sur la rive nord du lac Nipissing, district de Nipissing, et sur la ligne principale du Pacifique-Canadien. Population, 889 habitants.

Comme tout le montant voté pour la construction d'un quai en pilotis n'était pas disponible, on ne put que construire une approche en pierre, enfoncer des pilotis et placer des liens et les chapeaux des pilotis avant la fin de l'exercice financier.

L'approche a 125 pieds de longueur par 16 pieds de largeur, au sommet. Elle est entièrement construite en pierre et recouverte d'un lit de gravier d'un pied d'épaisseur. L'ouvrage fut commencé le 25 octobre et discontinué le 6 décembre, jusqu'à ce que la glace fut devenue suffisamment forte pour permettre l'enfoncement des pilotis.

Du 22 février au 31 mars, tous les pilotis furent enfoncés, les chapeaux des pilotis et les solives furent mis en place et à peu près 75 pour 100 des liens furent posés. Le plancher et le hangar à fret seront construits au commencement de la prochaine saison. Le quai terminé aura 389 pieds de longueur; la tête du quai mesurera 40 x 40 pieds et sera à une profondeur d'eau de 6.5 pieds.

Dépenses faites jusqu'au 31 mars, $2,054.94.

CALLENDAR.

Callendar, district de Parry-Sound, est une ville qui compte environ 1,000 habitants. Elle est située sur la rive est du lac Nipissing et l'embranchement nord du Grand-Tronc, à 9 milles au sud de North-Bay. Les principales industries à Callendar sont l'exploitation du bois de construction et le commerce en général.

Le 19 juin dernier on a autorisé la dépense en régie de $84, pour les réparations du quai en ce lieu.

Les travaux ont été exécutés du 12 au 16 août, et ils ont consisté dans le renouvellement des pièces défectueuses du tablier.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $80.95.

CHARLTON.

Charlton est un village situé sur la branche sud de la rivière Blanche, à 30 milles en haut de Tomstown, dans le district de Nipissing. Population, 200 habitants.

L'approche du quai fut nivelée (du 10 septembre au 8 octobre) à une hauteur moyenne de 2½ pieds. On employa à cette fin environ 180 verges cubes de pierre et de gravier, et 500 pieds linéaires de cèdre, de 8 x 8 pouces. Un fossé fut creusé, sur une longueur de 140 pieds, à une profondeur moyenne de 1¾ pied. Le chemin conduisant à l'approche du quai, et mesurant 225 x 30 pieds de superficie, fut essouché.

Dépenses faites jusqu'au 31 mars, $288.50.

COBOURG.

Cobourg, comté de Northumberland, est une grande ville située sur la rive nord du lac Ontario et sur la ligne principale du Grand-Tronc, à 66 milles à l'est de Toronto. 5,000 habitants. Le grand bateau traversier *Ontario N° 1,* fait le service entre ce port et Charlotte, N.-Y., tout le long de l'année, et importe au Canada une immense quantité de charbon pour le chemin de fer du Grand-Tronc; ce bateau transporte aussi un grand nombre de voyageurs. Cobourg est de plus un port d'escale pour la ligne de navigation régulière entre Toronto et Montréal.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense de $25,000, pour l'exécution d'un prolongement au brise-lames ouest, et l'on en a préparé les plans et devis.

On a mis l'ouvrage en adjudication à plusieurs reprises, mais les soumissions reçues étaient tellement élevées qu'on a résolu d'exécuter l'ouvrage en régie, et le 30 janvier dernier, on a donné l'autorisation de commencer les travaux qui furent entrepris le 27 février et qui ont consisté dans les préparatifs. Cet ouvrage, une fois achevé, consistera dans l'exécution d'un prolongement de 225 pieds de longueur à substruction par encaissement et à superstructure en béton.

Le 9 avril dernier on a autorisé la dépense en régie de $10,000, pour les réparations de l'extrémité nord du quai est, travaux qui ont été exécutés entre le 17 mai et le 21 décembre, et qui ont consisté dans le renouvellement de la superstructure du quai est sur une longueur de 205 pieds, une largeur de 25 pieds et une hauteur de 6 pieds; en outre, dans le renouvellement des pièces défectueuses des quais est et ouest.

Le 3 octobre dernier, on a autorisé la dépense de $100 pour la réparation du quai central, travaux qui ont été exécutés, et dans leur exécution, on a employé 21,559 pieds m.p. de bois de pruche, 71,459 pieds m.p. de bois de pin, 14,287 livres de fer, 9 cordes de pierres, 45 verges cubes de gravier et 45 sacs de ciment.

Dragage.

Le 7 juin dernier, on a autorisé l'exécution de certains travaux de dragage qui avaient été adjugés à M. W. A. Phin, pour le prix de 19½ cents par verge cube (cubage au chaland); mais ce contrat a été transféré à la *General Construction and Dredging Co.*

Les travaux ont été commencés le 23 octobre mais le mauvais temps en a nécessité l'interruption pour l'hiver le 2 novembre.

Pendant cette période, la drague a extrait un volume de 2,915 verges cubes de matières (cubage au chaland).

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $668.67.

COLBORNE.

Colborne, comté de Northumberland, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 14 milles environ à l'est de Cobourg. 1,000 habitants.

Le 7 juin dernier, on a autorisé la dépense en régie de $250, pour les réparations du quai en ce lieu. Ces travaux ont été exécutés du 25 juillet au 7 août, et ils ont consisté dans le renouvellement des pièces défectueuses du tablier et du parement ouest; dans la pose de nouvelles lisses en bois de chêne et dans l'assujettissement en général de l'ouvrage.

Dans l'exécution de ces travaux on a employé quelque 3,440 pieds m.p. de bois de pin, de pruche et de cèdre; 180 pieds m.p. de bois de chêne et 176 chevilles de fer de différentes grandeurs.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $250.

COLCHESTER.

Colchester, comté d'Essex, est un village situé sur la rive nord du lac Erié, à environ 4 milles au sud de Harrow, à environ 14 milles de la rivière Détroit et à 3 milles d'Oxley; c'est une station estivale très fréquentée. Harrow est la gare de chemin de fer la plus rapprochée. Environ 200 habitants.

Le 29 octobre 1910, on a passé un marché avec MM. Michael, Patrick et Matthew J. O'Leary, chargeant cette société de la construction d'un prolongement de 300 pieds au débarcadère qui existe en ce lieu; ce prolongement devant être construit par encaissement à parements jointifs, chargé de pierres, avec superstructure à murs de béton, chargée de pierres à l'entre-deux. Prix au contrat, $14,500.

Entrepris au commencement de l'exercice, ces travaux ont été achevés le 7 janvier dernier. L'ouvrage a une belle apparence, mais il faudra en examiner l'intérieur.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $5,581.94.

COLLINGWOOD.

Collingwood, comté de Simcoe, se trouve à l'extrémité sud de la baie Georgienne. Les chantiers de construction et de réparations navales de la *Collingwood Shipbuilding Co.*, établis en ce lieu y font des affaires considérables.

Le 9 avril dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $75,000, pour les améliorations du havre de Collingwood, et l'on en a préparé les plans et devis.

Dragage.

Le prolongement vers l'ouest du bassin de radoub nécessita des modifications dans le plan d'exécution primitif, de façon à pouvoir élargir le bassin de virage à l'ouest du quai du gouvernement.

Le 13 août dernier, on autorisa l'emploi de la drague *Industrie,* pour enlever 56,500 verges cubes de matières à Charlton's-Mills, mais ce volume fut ensuite réduit à 48,000 verges cubes (cubage *in situ*).

Commencés le 14 octobre, les travaux furent interrompus pour la saison le 10 décembre, et pendant cette période, la drague enleva 50,443 verges cubes de matières (cubage au chaland).

Brise-lames ouest.

Le 14 septembre dernier, on autorisa la dépense en régie de $1,500, pour les réparations du brise-lames ouest.

Commencés le 26 septembre, les travaux furent achevés le 23 novembre, et ils consistèrent dans le renouvellement des pierres défectueuses du tablier et du revêtement de la face de la partie de l'ouvrage établie par encaissement, et en outre des longerons, là où les pièces étaient soit pourries ou avaient été emportées; mais ces réparations n'étaient que provisoires.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $849.04.

COLPOYS-BAY.

Colpoys-Bay, comté de Bruce, est situé sur la rive ouest de la baie de Colpoy, sur la baie Georgienne, à environ 3 milles de Wiarton.

Le 30 mai dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser en régie la somme de $125, pour les réparations du quai en ce lieu.

Les travaux ont été exécutés le 1er novembre, et ils ont consisté dans le renouvellement des pièces défectueuses du tablier.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $32.07.

COURTRIGHT.

Dragage.

L'honorable ministre a donné des instructions verbales de faire du dragage à cet endroit pour avoir un chenal d'entrée au nouveau quai construit par la *Western Construction Co.*, et avec l'entente que le dit quai serait ensuite à la disposition du public aussi bien qu'à l'usage de la *Western Construction Co.*.

Les travaux exécutés consistent en deux tranchées, de 30 pieds de largeur à la base et de 18 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau, le 25 juin 1912. Il a été enlevé en tout 9,050 verges cubes d'argile, mesure de chaland, par la drague du gouvernement *Ontario*, du 19 au 27 août, et du 3 au 7 décembre 1912.

CUMBERLAND.

Cumberland, comté de Russell, est un centre de colonisation agricole situé sur la rive sud de la rivière Ottawa, à 16 milles en bas de la ville d'Ottawa, sur le chemin de fer Canadian-Northern. Population 800.

Un plancher neuf fut posé sur le débarcadère à haut niveau et sur l'approche en bois du quai, le garde-corps fut réparé et peinturé, le hangar à fret fut aussi peinturé et la porte fut remplacée. On employa 100 verges cubes de pierre concassée pour réparer et niveler l'approche en terre du quai, qui avait été brisée par la descente de l'eau d'égouttement de la côte voisine.

Dépenses faites jusqu'au 31 mars, $385.26.

DAWSON-POINT.

Dawson-Point est un point de débarquement sur le lac Timiskaming, dans le district de Nipissing.

Les travaux du quai furent commencés le 25 février et terminés le 22 mars. Les nouveaux règlements ayant augmenté de 3 pieds la hauteur de l'eau dans le lac Témiscamingue, on dut élever la structure en caissons du quai, de 3 pieds. Le quai, tel que réparé, a une longueur de 140 pieds; la tête du quai mesure 30 x 20 pieds et est à 5 pieds au-dessus de la surface régularisée de l'eau, élévation 588.5. La profondeur de l'eau à la tête du quai est de 19 pieds.

Dépenses faites jusqu'au 31 mars, $797.99.

DESERONTO.

Deseronto, comté de Hastings, est situé sur la baie de Quinté. 2,000 habitants environ. C'est un lieu de pêche considérable où l'on trouve plusieurs manufactures.

Dragage.

Le 30 mai dernier, on a reçu l'autorisation d'exécuter certains dragages qui avaient été adjugés le 15 juin dernier à M. J. E. Russell, de Toronto, pour les prix suivants: classe "A", $4.25; classe "B", 26 cents par verge cube (cubage *in situ*).

Les travaux ont été exécutés du 12 août au 23 novembre au-dessous du niveau des basses eaux, d'une étendue de 125 pieds de largeur à l'extrémité extérieure du quai, et de 40 pieds de largeur à l'extrémité intérieure, sur une longueur de 450 pieds; en outre, d'une étendue de 40 pieds de largeur sur 95 pieds de longueur, le long de la face du quai.

Dans l'exécution de ces travaux on a extrait un volume de 3,045 verges cubes de roc et un autre de 6,119 verges cubes de matières de la classe "B".

Le 6 novembre dernier, on a autorisé l'enlèvement d'un volume supplémentaire de 1,000 verges cubes de matières de la classe "A", travaux qui ont été exécutés et dont le volume est compris dans l'état ci-dessus.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $13,244.31.

RIVIÈRE DÉTROIT.

La rivière Détroit jouit de la réputation d'être la rivière la plus affairée de l'univers. Le tonnage des vaisseaux qui font escale à ce port surpasse celui des vaisseaux qui fréquentent Londres, Liverpool et le canal de Suez réunis. Les remous formés par les grands vapeurs rapides établissent un contre-courant le long des rives, lequel, ces dernières années, a érodé la berge de la rivière, sur le côté est à un point appelé Madlen-Front, au sud d'Amherstburg.

A la session dernière, le Parlement vota la somme de $2,500, pour achever l'ouvrage de protection de la rive en ce lieu, et le 10 avril 1912, on reçut l'autorisation de commencer l'exécution des travaux.

On fit des arrangements avec le capitaine McQueen, d'Amherstburg, qui s'engagea à fournir et à poser les pierres de l'ouvrage à l'endroit désigné, pour le prix de $2.25 par verge cube. Commencés le 9 juin, les travaux ont été achevés le 18 juillet suivant, lors de l'épuisement des fonds disponibles. Dans l'exécution de ces travaux, on a employé 1,070 verges cubes de pierres pour la construction d'un tronçon de 1,116 pieds courants du mur de soutènement.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $2,500.20.

ECHO-BAY.

Echo-Bay, district d'Algoma, est un petit village situé sur la ligne secondaire à Sault-Sainte-Marie, du chemin de fer du Pacifique-Canadien, à 18 milles à l'est de Sault-Sainte-Marie. Le quai en ce lieu a été établi sur le lac Georges.

Dragage.

Il existe des battures aux lieux suivants:—Sur le lac Georges, à l'ouest du chemin de fer; sur la baie Echo; à l'embouchure de la rivière dans la baie Echo, et sur la rivière à son embouchure. En outre, sur la rivière, au pied du lac Echo, et sur le lac Echo, à partir de la sortie de la rivière.

Le 9 mai dernier, on a reçu l'autorisation d'exécuter les travaux de dragage en ces lieux qui avaient été adjugés à MM Ferrier, Kennedy et Robertson (maintenant la *Lake Superior Dredging Co.*), à raison de 22 cents par verge cube (cubage *in situ*).

Les travaux ont été commencés le 17 mai et ils ont été poursuivis jusqu'au 29 novembre.

Les travaux exécutés pendant cette période ont consisté dans le dragage de la batture existant sur la baie Echo à l'est du chemin de fer du Pacifiquë-Canadien, sur un développement de 450 pieds et une largeur de 62½ pieds. En outre, d'un chenal dans la baie Echo, de 3,300 pieds de longueur sur une largeur de 62½ pieds et de 1,000 pieds de longueur en prolongement sur une largeur de 31 pieds, à une profondeur dans toutes ces tranchées de 7 pieds au-dessous du niveau des basses eaux.

Dans l'exécution de ces travaux, la drague a enlevé 34,261 verges cubes de matières qu'on a déversées en eau profonde, et un volume de 19,379 verges cubes qu'on a éjectées directement, et un volume de 8,600 verges cubes de matières éjectées pendant la saison précédente, lesquelles on a déversées en eau profonde. Il reste encore des travaux à exécuter pour achever les améliorations en projet.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $11,448.92.

ELK-LAKE.

Elk-Lake est une petite ville située sur la rivière Montréal, dans le district de Nipissingue, à 53 milles en haut de Latchford, sur la route de Gowganda.

Le quai a été élevé de 2½ pieds sur le côté extérieur et nivelé; un nouveau plancher a été posé sur une surface de 200 pieds par 15 pieds; quelques nouvelles solives ont été ajoutées et un nouveau pilier a été placé sous une travée qui était trop longue. Le devant de l'entrepôt a été élevé de 2 pieds et une nouvelle cloison construite. Ces travaux furent exécutés du 7 octobre au 12 novembre.

Dépenses faites jusqu'au 31 mars, $297.76.

Rivière Montréal.

(Pont du chemin de fer T. et O.-N.)

Le pont du chemin de fer Témiscamingue et Ontario-Nord, qui franchit la rivière Montréal près de Elk-Lake, Ont., a été construit et ouvert au trafic d'après les plans et devis approuvés par un arrêté du Conseil du 19 août 1912.

FORT-WILLIAM.

Les entrepreneurs Smith et Heney reprirent leur travail au commencement de la saison et l'ouvrage fut poussé avec diligence jusqu'à prise de la glace, à la fin de la saison.

Un prolongement du contrat Smith et Heney fut autorisé par un arrêté du Conseil, en date du 29 juin, et beaucoup de travail a été fait sur ce prolongement.

Le contrat original avec Smith et Heney a été terminé et le montant final réglé, le 4 novembre.

Sous ce contrat, huit caissons, à savoir les n°s 3, 42, 43, 44, 45, 46, 47 et 48, ont été immergés et mis en place, et recouverts d'une superstructure en béton solide et en blocs de béton. Cent quatre-vingt-douze blocs de béton et 991.23 pieds linéaires de béton solide entrèrent dans ce travail.

Sous le prolongement du contrat, les caissons n°s 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58 et 60 furent immergés en position. Deux autres caissons furent aussi construits, mais la glace en empêcha l'immersion. Pour achever ce contrat, en ce qui concerne la partie en caissons, trois autres caissons devront être construits; ce travail sera fait de bonne heure, au printemps.

Dragage.

Fort-William est une ville de 22,000 habitants, située à l'extrémité ouest du lac Supérieur, à l'embouchure de la rivière Kaministiquia, dans le district de Thunder-Bay.

C'est le port le plus important sur la rive nord du lac Supérieur et le terminus de deux chemins de fer transcontinentaux.

C'est par ce port, qui est aussi le terminus de la navigation sur les lacs, que la plus grande partie du grain récolté dans l'ouest canadien passe, en route pour les marchés de l'Est.

Le 20 avril, la drague à suction *Shuniah* commençait dans ce havre, le travail de dragage de la saison 1912-13.

La drague *Dominion* commença son travail le 11 mai.
" *N° 8* commença son travail le 13 mai.
" *N° 6* commença son travail le 13 mai.
" *N° 5* commença son travail le 13 mai.
" *N° 1* commença son travail le 18 mai.
" *Empire* commença son travail le 20 mai.
" *N° 15* commença son travail le 28 mai.
" *Imperial* commença son travail le 1er juin.
" *Province* commença son travail le 20 juin.
" *N° 7* commença son travail le 24 septembre.

Ces dragues ont travaillé presque continuellement pendant la saison dans diverses parties du havre. La température empêchant tout progrès, le dragage fut discontinué le 7 décembre.

La drague *Shuniah* fut retirée de l'ouvrage le 5 septembre, pour aller à Port-Arthur, et elle revint le 21 octobre. La drague *N° 1* fut envoyée à Port-Arthur le 9 novembre.

On adopta le programme suivant dans l'exécution de l'ouvrage:

On procéda à l'élargissement de la rivière Mission, du côté est, de sorte qu'aujourd'hui cette rivière est utilisable dans toute sa largeur, à partir de la rivière Kaministiquia jusqu'à l'extrémité est du lot n° 3, concession B.

L'élargissement de la rivière Kaministiquia fut continué et cette rivière est maintenant navigable dans toute sa largeur, à partir de la rivière Mission jusqu'à la limite du rivage à Thunder-Bay, soit une distance d'environ deux milles et quart.

L'ouvrage d'élargissement fut continué en amont de la rivière Mission, jusqu'au pont du Grand-Tronc; il ne reste plus que très peu de travail d'élargissement à faire dans cette section.

Le seul travail fait dans le bassin du Grand-Tronc-Pacifique fut le dragage et le remplissage nécessaire pour les caissons. L'ouvrage nécessaire pour rendre la rivière McKellar navigable fut poussé avec activité. Ce cours d'eau qui n'avait que 93 pieds de largeur et 6 pieds de profondeur a été creusé, sur une largeur de 400 pieds à une profondeur de 25 pieds. Le 4 novembre, la navigation dans cette rivière était inaugurée, avec une profondeur de 19.3 pieds, lorsque le steamer *Ranney* alla décharger 7,000 tonnes de charbon au nouveau quai du Pacifique-Canadien.

Après que des soumissions publiques eurent été demandées, un contrat fut accordé, le 21 octobre, à la *Great Lakes Dredging Co.*, pour l'exécution du dragage requis au bassin n° 1, du Pacifique-Canadien, à l'embouchure de la rivière Kaministiquia. Le montant d'excavation nécessaire dans ce bassin est de 310,000 verges cubes.

Ce travail fut commencé le 21 octobre et poussé activement jusqu'au 5 décembre, alors que la mauvaise température amena la suspension des travaux. Cependant le travail était assez avancé pour permettre à des vaisseaux, ayant un tirant d'eau de 18 pieds, d'aller décharger du ciment au hangar n° 8, pour le Pacifique-Canadien.

Les parties draguées sont les suivantes:—

En face des quais du Canadian-Northern.—Un petit montant d'ouvrage était nécessaire pour enlever le bord qui surplombait au-dessus de la rivière et 4,749 verges cubes de déblais furent draguées dans ce but.

Vis-à-vis l'élévateur Western Terminal.—Il a été dragué 31,906 verges cubes de déblais pour l'élargissement de cet endroit et l'enlèvement des bords surplombant la rivière.

Vis-à-vis l'élévateur "Consolidated".—Au cours de la saison 67,371 verges cubes de déblais furent extraites de cet endroit pour l'élargissement et l'enlèvement des bords surplombant la rivière.

En face de la vieille usine du pouvoir.—En cet endroit, 18,979 verges cubes de déblais furent enlevées pour élargir la rivière et pour du dragage au quai de la *Imperial Oil Co.*

Vis-à-vis l'élévateur "D".—L'élargissement de cet endroit fut commencé, mais la glace vint arrêter le travail avant qu'il fut fini, cependant on avait déjà extrait 75,896 verges cubes de déblais.

Rivière Kaministiquia, vis-à-vis le lot 10.—Cette partie fut draguée et les bords reculés jusqu'aux limites du havre; cet ouvrage nécessita le creusage de la rivière dans toute sa largeur et l'enlèvement de 143,448 verges cubes de déblais.

Elargissement de la rivière Kam, vis-à-vis l'île n° 2.—La rivière fut draguée dans toute sa largeur, depuis le pont du Pacifique-Canadien jusqu'à la rivière McKellar, en face des lots 8 et 9. Pour opérer cet élargissement de la rivière, 531,278 verges cubes de déblais durent être enlevées.

Rivière Kaministiquia, au pont du Pacifique-Canadien.—On enleva 1,384 verges cubes de déblais pour approfondir le chenal, près de la culée du pont du Pacifique-Canadien.

Quai de l'International Harvester Co.—On a dragué le chenal sur toute sa largeur, en avant de cet endroit, et enlevé 19,040 verges cubes de déblais.

Rivière Kaministiquia en dehors de la rivière McKellar.—On a creusé jusqu'à la rivière McKellar, et une tranchée a été draguée en avant du lot riverain 7 jusqu'à la ligne du havre, de manière à donner à la rivière sa pleine largeur en cet endroit. Il a été enlevé 118,745 verges cubes de déblais.

Elargissement de la rivière Kaministiquia, vis-à-vis l'île n° 1.—On a élargi la rivière d'une manière considérable, à partir du viaduc, placé vis-à-vis jusqu'à la ligne du rivage, à Thunder-Bay, de sorte que la rivière est actuellement navigable dans toute sa largeur, à cet endroit; 532,123 verges cubes de déblais ont été enlevées.

Quai du G.-T.-P., vis-à-vis la rivière McKellar.—Une partie de la batture a été enlevée en avant du quai, et on a dragué 7,474 verges cubes de déblais.

Rivière Mission.

Bassin du Grand-Tronc-Pacifique.—Le seul travail exécuté à cette place a été le dragage nécessaire pour les fondations des caissons. Pour faire cet ouvrage, on a enlevé 15,413 verges cubes de déblais.

Quai à charbon, à Fort-William.—Des battures ont été draguées à cet endroit pour donner à la rivière toute sa profondeur jusqu'à la ligne du havre; 7,566 verges cubes de déblais ont été enlevées.

Quai à charbon, en face de Fort-William.—La rivière a été élargie d'une manière considérable et creusée jusqu'à la ligne du havre, on a dragué 213,234 verges cubes de déblais.

Quai vis-à-vis de Seamen-Kent.—Des travaux de dragage ont été exécutés de manière à donner au chenal sa pleine largeur. Pour faire cet ouvrage, on a dragué 80,051 verges cubes de déblais.

Rivière Mission en face des lots 8-7-6-5.—Pour mettre le chenal à sa largeur complète on a fait des tranchées profondes dans le littoral, et 602,241 verges cubes de déblais ont été enlevées.

Chenal d'entrée à la Mission.—Il a été dragué dans ce chenal environ 44,949 verges cubes de déblais pour faire disparaître des battures.

Rivière McKellar.

Ce cours d'eau, qui avait 93 pieds de largeur et 6 pieds de profondeur, a été dragué de manière à lui donner une largeur moyenne de 370 pieds sur 25 pieds de profondeur,

depuis la rivière Kaministiquia jusqu'au chemin de la concession "K", et une largeur de 130 pieds par 23 pieds de profondeur jusqu'à une distance de 600 pieds du rivage de Thunder-Bay.

Dans cette partie améliorée de la rivière, la navigation a commencé le 4 novembre. Dans l'exécution de ces travaux, il a été dragué une quantité totale de 1,628,581 verges cubes, mesure prise sur place.

Pour creuser la rivière McKellar, on s'est servi, la plus grande partie du temps, de dragues à cuillère, et il a été démontré, par les coupes transversales que l'ouvrage de dragage mesuré au chaland s'est monté à 1,504,346 verges cubes de déblais, tandis que dans les mêmes coupes transversales mesurées sur place il y avait 1,271,214 verges cubes, soit un facteur d'expansion de 18.3 pour 100. Les substances draguées consistaient en grande partie d'argile avec un peu de sable et de terre entrainée par les glaciers.

Bassin d'amarrage n°1, du Pacifique-Canadien.—Les travaux d'amélioration dans cette partie de la rivière ont été commencés le 21 octobre et continués jusqu'au 5 décembre, alors qu'ils ont été arrêtés à cause de la mauvaise température durant le reste de la saison. Il a été dragué une longueur d'environ 1,300 pieds sur une largeur moyenne de 142 pieds.

Remplissage en arrière des quais.—Avec les substances draguées on a fait du remplissage en arrière des quais, et il a été déposé dans les caissons 220,889 verges cubes de déblais.

La quantité de déblais enlevés par les différentes dragues, est comme suit:—

	Verges cubes.
Drague *Dominion*	1,289,520
" *N° 15*	304,106
" *N° 8*	866,559
" *N° 6*	639,601
" *N° 5*	565,635
" *N° 1*	131,706
Drague à mâchoire *Providence*	53,657
" " *Empire*	76,765
" " *Imperial*	51,899
" " *N° 7*	10,274
Drague à succion *Shuniah*	478,614
Remplissage	220,889
Total	4,689,225

Un total de 4,689,225 verges cubes, dont 915 verges cubes étaient du roc, ont été draguées, du 20 avril au 7 décembre, réparties comme suit:—

Rivière Kaministiquia—

	Verges cubes.
En face du quai C. N. R.	4,749
En face de l'élévateur *Western Terminal*	31,906
En face de l'élévateur *Consolidated*	67,371
En face de l'usine du pouvoir moteur	18,979
En face de l'élévateur "D"	75,896
En face du lot 10	143,448
Elargissement de la rivière vis-à-vis l'île n° 2	531,278
Au pont du Pacifique-Canadien	2,384
Au quai de l'*International Harvester*	19,040
Rivière Kam, près de la rivière McKellar	118,745

	Verges cubes.
Elargissement de la rivière vis-à-vis l'île n° 1	532,123
Quai du Grand-Tronc, vis-à-vis la rivière McKellar	7,474
Rivière Mission—	
Bassin du Grand-Tronc-Pacifique	15,413
Quai à charbon à Fort-William	7,566
En face du quai à charbon	213,234
Vis-à-vis de Seamen, Kent	80,051
Vis-à-vis des lots 8-7-6-5	602,241
Chenal à l'entrée de la rivière Mission	44,949
Rivière McKellar—	
Sur place 1,628,581 verges cubes, chaland	1,828,916
Bassin d'amarrage N° 1 Pacifique-Canadien—	
Sur place 119,303 verges cubes, chaland et sur place	122,573
Remplissage—	
Quais de la rivière Mission	220,889
Grand total	4,689,225

FITZROY HARBOUR.

Rivière Mississipi.

(Pont du chemin de fer C.-N. O.)

On a fait l'examen de l'emplacement d'un nouveau pont qui franchira la rivière Mississipi, dans le canton de Fitzroy, comté de Carleton, Ont., à la borne milliaire 33.55, à l'ouest d'Ottawa, sur le chemin de fer C.-N. O. L'emplacement du pont en projet, se trouve dans une partie de la rivière où sont échelonnés plusieurs rapides, et le rapport qu'on a soumis le 23 août 1912, mentionne le fait que la construction de ce pont ne nuira en rien à la régularisation probable du débit de ce cours d'eau.

GODERICH.

Goderich, chef-lieu du comté de Huron, est situé sur la rive est du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Maitland, à environ 68 milles de Sarnia et à 63 milles de Londres. C'est le terminus de l'embranchement du chemin de fer du Grand-Tronc, de Buffalo à Goderich, et de celui du Pacifique-Canadien, de Guelph à Goderich. 6,000 habitants. C'est un lieu très fréquenté l'été, et une ville proogressive où l'on compte plusieurs industries. Dans le port, se trouve l'une des plus grandes minoteries du Canada, dont la capacité est de 1,200 barils par jour. La ville possède deux élévateurs construits en béton armé, dont l'un établi par la *Goderich Elevator Transit Co.*, a une capacité de 1,000,000 de minots, et dont l'autre établi par la *Western Canada Flour Mills Co., Limited*, a une capacité de 600,000 minots.

C'est un port douanier où les bateaux de trois lignes de navigation font escale régulièrement durant la saison. Le transport des grains augmente rapidement, et pendant la dernière saison, qui cependant ne fut pas heureuse pour ce genre de commerce, vu les demandes peu considérables du marché anglais à l'automne, plus de 10,264,000 de minots de grains venant de l'Ouest ont été transportés à ce port. Une

grande quantité de charbon, traverses de bois, rails d'acier, bois de construction et poisson, ont été débarqués dans ce port.

Pendant l'exercice de 1911-12, 135 vaisseaux avec un chargement de 160,866 tonnes, sont entrés dans ce port. Les droits douaniers perçus se sont élevés à $38,235.50.

Le chemin de fer Pacifique-Canadien, a construit un embranchement aux quais, et un vaste entrepôt pendant la saison dernière, en arrière de la jetée sud, pour servir à l'emmagasinage des marchandises venant des ports sur les Grands lacs. Le plus fort tirant des bateaux qui entrent dans ce port est 19 pieds aux basses eaux maxima.

A la session dernière, le Parlement a voté la somme de $200,000, pour les améliorations du havre en ce lieu, et le 11 avril 1912, on a reçu l'autorisation de dépenser cette somme.

Les travaux de la restauration des jetées, commencés le 24 avril, ont été achevés le 24 octobre 1912, et ils ont consisté particulièrement dans la démolition pour son renouvellement d'un tronçon de 200 pieds du brise-lames, sur la rivière, jusqu'au niveau de l'eau, et dans la restauration moins considérable des jetées établies sur les côtés nord et sud de l'entrée.

Dans l'exécution de ces travaux on a employé quelque 7 cordes de pierres, 8,422 pieds m.p. de bois de charpente, 1,025 livres de fer et 17 sacs de ciment.

L'exécution de ces travaux a mis en bon état les jetées à l'entrée.

Brise-lames sud-est.

Le 28 avril 1911, un arrêté du Conseil autorisa le transfert à M. William Burmingham, de Chatham, Ontario, de l'entreprise adjugée en premier lieu à M. Michael Connolly, de Montréal, de la construction d'un tronçon de 600 pieds de longueur d'un brise-lames établi pour protéger l'entrée sud-est du havre. Prix au contrat $140,417.

Le plan d'exécution de la substruction de cet ouvrage offre un intérêt tout particulier en ce qu'il comporte des caissons en béton armé de dimensions beaucoup plus grandes et d'un type quelque peu différent des ouvrages du même genre exécutés au Canada ou aux Etats-Unis.

Les travaux ont été entrepris au commencement de l'exercice, et le brise-lames n'est pas encore entièrement achevé.

Ce qui distingue entre autres choses le procédé d'exécution de cet ouvrage, est que les ouvriers ne sont pas exposés à autant de danger dans la mise en place et le remplissage des caissons qui constituent la substruction : deux de ces caissons pouvant être immergés en moins de dix heures de travail et remplis d'eau au moyen d'une seule pompe centrifuge de six pouces.

L'ouvrage présente une apparence qui a décidément l'avantage sur ceux construits d'après le procédé employé pour les ouvrages similaires par encaissement chargé de pierres.

Brise-lames nord-ouest.

Le 17 mai 1912, on a passé un marché avec M. William Birmingham, de Chatham, Ontario, le chargeant de l'exécution, pour le prix de $265,000, d'un prolongement de 1,000 pieds de longueur à l'extrémité intérieure du brise-lames nord-ouest. Le 5 juillet suivant, un arrêté du Conseil a autorisé l'entrepreneur de substituer des caissons en béton armé, dans l'exécution de la substruction de l'ouvrage aux caissons en bois, comme il avait été stipulé au contrat. Le 11 octobre dernier, on a soumis les nouveaux plans et devis, montrant ces modifications, lesquelles ont été approuvées le 15 octobre 1912 et dont avis en a été donné à l'entrepreneur.

On a fait l'achat de la plus grande partie des matériaux nécessaires et établi deux des caissons dans le havre intérieur. Les travaux ont été interrompus pour l'hiver le 22 novembre, et ils étaient en cours d'exécution le 31 mars 1913.

Quai.

Le 15 janvier 1912, un arrêté du Conseil a autorisé le transfert à M. J. H. Tromanhauser, de Toronto, de l'entreprise adjugée à S. P. Witham, de Toronto, de l'entreprise d'un quai, pour le prix de $35,427.90.

Le plan d'exécution de ce quai comporte un ouvrage par encaissement à parements jointifs, chargé de pierres, pour son établissement au-dessous du niveau de l'eau, et une superstructure à mur en béton à sa façade, avec remblayage de gravier en arrière de la plate-forme.

Commencés le 7 mars dernier, les travaux sont à l'heure qu'il est presque entièrement achevés.

Le 20 septembre dernier, un arrêté du Conseil a autorisé la dépense supplémentaire de $7,700 pour l'exécution d'un prolongement à ce quai; mais on a stipulé au contrat que l'entrepreneur s'engagerait par écrit à exécuter l'ouvrage supplémentaire à raison du prix de son premier marché, et à attendre pour le payment que l'argent soit voté pendant la présente session du Parlement. L'entrepreneur rempli les conditions requises et les travaux ont été entrepris et ils sont actuellement en cours d'exécution.

Le 30 novembre dernier, les caissons constituant la substruction de l'ouvrage ont été immergés et chargés, et on a exécuté le remblayage en arrière. L'exécution de cette partie du dock, comme il existe aujourd'hui, a été déjà d'une grande utilité au commerce.

Brise-lames nord.

Le 29 octobre dernier, un arrêté en Conseil autorisa la passation d'un contrat avec M. William Birmingham, de Chatham, Ontario, le chargeant, pour le prix de $26,000, du renouvellement de la superstructure d'un tronçon de 200 pieds de longueur du brise-lames établi pour protéger le côté nord du havre.

Le 6 novembre 1912, on a reçu l'autorisation de commencer l'exécution de l'ouvrage, et les travaux ont été commencés le 23 du même mois et achevés le 8 mars. L'achèvement du brise-lames a mis cet ouvrage en état de résister aux crues subites du printemps et a empêché les avaries qu'il aurait subies, sans ces travaux supplémentaires.

Un affouillement de peu d'importance s'est produit en deux endroits contre la face extérieure du brise-lames, mais on s'attend à ce que la pose de roches aux endroits défectueux empêchera de nouveaux dommages. On se servira pour cet ouvrage des roches qui seront extraites du havre intérieur par les dragages de la saison prochaine.

Pour offrir des facilités au commerce toujours grandissant dans le port de Goderich, il sera nécessaire d'y continuer les travaux d'élargissement et d'approfondissement du bassin intérieur et de l'élargissement du chenal d'accès.

La dépense totale pendant l'exercice 1912-13, s'est élevée à $221,909.44.

Dragage.

Pendant la dernière saison, il a été dragué une quantité totale de 36,913½ verges cubes, mesure de chaland, d'argile, de terre et de sable, dans le chenal à l'entrée extérieure du havre, et dans le bassin de virage du havre intérieur. De plus, 6,543 verges cubes, mesure sur place, de roc solide ont été enlevées dans le havre intérieur, le long du quai de la ville.

Le but de ces travaux était:—

1. D'enlever la batture qui s'était formée à l'entrée extérieure des quais et de creuser jusqu'à une profondeur de 22 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

2. De donner plus d'espace au bassin de virage dans le havre intérieur et creuser jusqu'à une profondeur de 19 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

3. De fournir une profondeur suffisante, de 21 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse sur le fond de roc, aux vaisseaux d'un grand tirant d'eau, qui accostent le long de l'élévateur au quai de la ville.

Les largeurs respectives des chenaux ainsi creusés, à l'achèvement des travaux, étaient d'environ 150 pieds à l'entrée extérieure du chenal, et de 100 pieds entre les quais. Dans le havre intérieur, on creusa un bassin de virage ayant environ 600 pieds par 900 pieds.

Dans le chenal, à l'entrée du havre, les travaux ont été exécutés par *The Marlton Dredging Co.,* avec sa drague *Arnoldi,* du 29 avril au 10 juin 1912. On y a enlevé 16,030 verges cubes de sable mesure de chaland.

A l'intérieur du havre, l'ouvrage fut fait par *The Marlton Dredging Co.,* avec la drague *N° 2,* du 3 août au 7 décembre 1912, d'après les termes du contrat que lui avait transféré la *Sault Dredging and Towing Co.,* le 15 juillet 1912. En vertu d'un arrêté du Conseil, du 2 mai 1912, cette dernière compagnie avait passé un contrat pour faire des travaux de dragage jusqu'au 15 décembre de l'année présente.

Le coût des travaux s'est élevé aux chiffres suivants:—

(*a*) Entrée extérieure du havre, 16,030 verges cubes, mesure de chaland, à 30 cents	$ 4,809 00
(*b*) A l'intérieur du havre, 20,883½ verges cubes de sable et gravier, mesure de chaland, à 25 cents par verge cube	5,220 88
6,343 verges cubes de roc à $2.50	16,357 50
Total	$26,387 38
Inspection	558 00
Total	$26,945 38

GOULETS DES DEUX-MILLES ET DES SEPT-MILLES.

Les travaux sous cette rubrique comportent l'établissement d'estacades flottantes directrices sur les goulets des Deux-Milles et des Sept-Milles, dans le chenal régulier intérieur entre Penetanguishene et Parry-Sound. Ces goulets se trouvent à 10 milles près de Parry-Sound.

Le 11 avril dernier, on a autorisé la dépense en régie de la somme de $1,045.24, pour la construction d'estacades flottantes directrices en ces lieux.

Commencés le 13 avril par l'équipe de la *Cingalee,* les travaux ont été achevés le 15 juin, et ils ont consisté dans la construction et la mise en place d'un tronçon de 350 pieds des estacades sur le côté sud; d'un tronçon de 150 pieds sur le côté nord du goulet des Sept-Milles; d'un tronçon de 400 pieds sur le côté sud, et d'un autre de 200 pieds sur le côté nord du goulet des Deux-Milles.

Outre le bois qu'on avait acheté avant l'exécution des travaux, on a employé quelque 812 pieds m.p. de bois de pin et 3,818 livres de fer.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $1,042.90.

COWAS.

Cowas, district d'Algoma, désigne un petit chenal entre les îles Saint-Joseph et Campement d'Ours.

Le 25 octobre dernier, on a autorisé la dépense en régie de la somme de $1,000, pour l'enlèvement d'obstructions dans ce chenal.

Commencés le 4 janvier, les travaux ont été achevés le 28 mars, et ils ont consisté dans l'enlèvement du roc solide, de roc désagrégé et de roches erratiques pour ménager un chenal de 25 pieds de largeur et d'environ 125 pieds de longueur, à une profondeur d'eau de 6 pieds au-dessous du niveau actuel des eaux.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $959.19.

GRAND-BEND.

Grand-Bent est un village situé sur la rive est du lac Huron, à l'embouchure de la rivière Sauble, à environ 13 milles de Parkhill, qui est la station de chemin de fer la plus rapprochée. Il se trouve à 15 milles d'Exeter et à environ 30 milles au sud de Goderich. C'est une station estivale très fréquentée. Environ 300 habitants. La région agricole environnante est très riche, et on y élève des chevaux et des bestiaux en grand nombre.

A la session dernière du Parlement, on a voté la somme de $5,000, pour l'exécution d'une jetée et pour autres améliorations, et le 10 avril dernier, on a reçu l'autorisation d'entreprendre ces travaux.

Commencés le 16 mai, les travaux ont été achevés le 30 novembre, et ils ont consisté dans la construction d'un mur de revêtement constitué par une palée de 300 pieds de longueur établie sur le côté nord du havre et s'étendant vers l'intérieur à partir de son enracinement à l'extrémité intérieure du débarcadère qui existe en ce lieu. On a nivelé la face du débarcadère sur une longueur de 175 pieds et renouvelé une partie du tablier sur la même longueur. On a établi un ouvrage de protection de 275 pieds de longueur sur le côté sud de l'embouchure de la rivière, et dont le tronçon extérieur, d'une longueur de 75 pieds, comportait un massif de protection de 10 pieds de largeur; et dont le tronçon intérieur, de 200 pieds de longueur, comportait une palée constituée par des palplanches de 4 pouces, maintenues en arrière au moyen de pilots d'ancrage.

Dans l'exécution de ces travaux on a employé environ 42,218 pieds m.p. de bois de hêtre, de chêne et de pruche, 8,214 livres de fer et 27 cordes de pierres. Ces travaux ont été déjà d'une grande utilité, et on trouve aujourd'hui un chenal d'accès facile à la rivière, là où l'entrée en était obstruée auparavant par une barre qui se formait en travers de l'embouchure.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $5,001.31.

GRANDE-RIVIÈRE.

Le pont qui franchit la Grande-Rivière est un pont-route qui relie les rives est et ouest de cette rivière, à l'endroit du village de York dans le comté de Haldimand, à 5 milles de Caledonia, la station de chemin de fer la plus rapprochée. Ce pont a été construit par le gouvernement du Dominion en 1881.

Le 10 avril 1912, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $500 pour les réparations nécessaires du pont.

Les travaux ont été exécutés entre le 1er juin et le 28 août dernier, et ils ont consisté dans le renouvellement de 12 sous-longerons, 30 longerons, et d'une partie de la plate-forme de l'abord sur pilotis; dans le renouvellement d'un tronçon de 250 pieds courants de la voie ferrée de la draisienne, établie sur la chaussée d'accès; dans le consolidement de la culée ouest au moyen d'un ouvrage en béton; dans la pose de moëllons bruts en arrière de cette culée; dans la reconstruction du perré en pierres perdues à l'endroit de la culée est et dans d'autres légères réparations en général de l'ouvrage.

Ces travaux ont mis le pont dans un bon état pour le présent, et dans leur exécution, on a employé 4,932 pieds m.p. de bois, 2 cordes de pierres, 12 verges cubes de gravier, 10½ barils de ciment et 60 livres de fer.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $524.35.

GRAVENHURST.

Gravenhurst, district d'Algoma, est situé à l'extrémité sud du lac Muskoka. C'est la tête de la navigation pour les bateaux de la *Muskoka Lakes Navigation Co.*, et c'est aussi le rendez-vous des touristes dans le district. On y trouve des établissements industriels très importants, entre autres, des scieries et tanneries.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense de $9,000, pour l'achèvement d'un quai en ce lieu dont l'exécution avait été adjugée le 16 février 1911, à M. D. G. Stewart, d'Ottawa, pour le prix de $12,984.

Repris le 25 janvier, les travaux ont été achevés le 25 juillet, et ils ont consisté dans la construction d'un quai à substruction par encaissement et à superstructure en béton, d'une longueur de 220 pieds, dont un tronçon de 60 pieds a une largeur de 26 pieds, et dont un tronçon de 160 pieds a une largeur de 16 pieds, se composant de 4 *caissons* de 20 x 16 pieds et d'un caisson à l'extrémité extérieure de 60 x 26 pieds, avec travées de 20 pieds de longueur entre les caissons, et une chaussée d'accès en enrochements, de 110 pieds de longueur sur 16 pieds de largeur.

Le 13 mars dernier, on a autorisé la dépense de $250, pour construire un débarcadère des petites embarcations, et le 9 septembre dernier, on a autorisé la dépense de $536.25 pour la construction d'un ouvrage par encaissement comportant 40 verges cubes à $7.25 et pour son chargement par 351 verges cubes de pierres à $1.25 par verge cube.

On a installé un système d'éclairage sur le quai, entraînant une dépense de $262.06, laquelle avait été autorisée le 8 janvier dernier.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $7,662.25.

HAILEYBURY.

Haileybury, ville ayant une population de 3,800 âmes, est située sur la rive ouest du lac Timiskaming, dans le district de Nipissing, et sur la ligne principale du chemin de fer T. et N. O. Durant la saison 1912, 1,761 tonnes de fret furent expédiées et 2,942 tonnes furent reçues.

Quelques menues réparations furent faites au quai (pour description du quai, voir rapport de 1910-11). Le trafic considérable qui s'est fait pendant la dernière saison de navigation, a rendu impossible l'exécution de l'ouvrage en béton que l'on voulait faire, pour élever et élargir l'approche intérieure. Aussitôt que l'eau du lac Temiskaming eut atteint son plus bas niveau, en septembre, le travail de finir en béton la face nord du brise-lames en pierre fut commencé. Le mauvais temps et la crue rapide de l'eau arrêtèrent les travaux lorsqu'il n'y en avait que la moitié supérieure de finie, mesurant à peu près 8 pieds sur une longueur de 300 pieds. Du ciment, de la pierre et du sable ont été préparés pour la continuation de cet ouvrage au retour du printemps.

L'approche fut aussi élargie, de sorte qu'elle a aujourd'hui 24 pieds de largeur et offre une pente douce à partir du rivage jusqu'à la voie d'évitement du Nipissing-Central. Vers la fin de mars, on plaça 29 défenses en fer cannelé, espacées d'environ 24 pieds, autour de la tête du quai; on se procurera du ciment et les autres matériaux nécessaires pour la continuation des travaux en béton. Le faisceau de pilotis qui avaient été enfoncés en 1911, n'étant plus d'utilité, fut enlevé et on prolongea tout autour de la têtet du quai les moises de protection, contre la glace, en bois rond.

Dépenses faites jusqu'au 31 mars, $6,890.09.

Chantiers maritimes d'Haileybury.

Les chantiers maritimes d'Haileybury, situés à deux milles au nord du havre d'Haileybury, sur le lac Timiskaming, ont été mis en opération au cours des trois dernières années. Tout le matériel de dragage et de construction des environs peut maintenant être halé sur deux plans inclinés pour les réparations et l'inspection annuelle. Le matériel des autres parties de ce district est aussi emmagasiné et réparé à cet endroit. Le chemin public, une ligne de tramways et un embranchement du chemin de fer T. et N. O. rendent très facile l'accès aux chantiers. Le transbordement du charbon aux compartiments d'emmagasinage s'effectue au moyen d'un quai de service, en pilotis, de 25 x 100 pieds, et d'un système de wagons doubles à gravité, sur chevalets. Les compartiments à charbon contiennent chacun deux charges de char; le charbon est chargé sur les chalands au moyen de glissoires en acier, sans qu'on ait beaucoup besoin de se servir de pelles.

Une somme de $3,993.43 fut dépensée durant la dernière saison pour ces améliorations, ainsi que pour la construction des plans inclinés et l'entretien du matériel de construction en général.

La drague du ministère *Queen,* a travaillé à Haileybury, sur le lac Timiskaming, du 24 juillet au 4 septembre, pour curer et approfondir le bassin à l'extrémité sud et derrière l'appontement, sur une largeur de 75 pieds à la profondeur de la cote 570 pieds. On a pratiqué en outre, une double tranchée de 50 pieds de largeur et de 125 pieds de longueur, à la profondeur d'eau de la côte 570 pieds et parallèlement à l'abord de l'ouvrage. Ces travaux ont été exécutés en attendant l'établissement permanent en projet du niveau du lac Timiskaming, de plus pour permettre aux petits bateaux de flotter dans le bassin pendant leur hivernage quand les eaux du lac s'abaissent.

On a enlevé 8,177 verges cubes de sable et d'argile (cubage au chaland), soit 7,611 verges cubes (cubage *in situ,* d'après les calculs faits en janvier 1913), pour atteindre une profondeur minimum de 8 pieds, matières qu'on a déversées en eau profonde à ½ mille au large de l'appontement.

Chantier de construction navale.

La drague du ministère *Queen,* a travaillé à l'endroit du chantier de construction navale de Haileybury, sur le lac Timiskaming, du 20 mai au 12 juin, et du 16 septembre au 15 novembre, pour pratiquer une tranchée de 30 pieds de largeur et de 525 pieds de longueur dans le chenal qui mène au bassin situé en face des cales et du bassin de service, et en outre, pour creuser le bassin même afin d'offrir un mouillage aux bateaux pendant leur hivernage quand le niveau du lac s'abaisse, et pour améliorer le chenal d'accès aux cales, lequel sert à la drague du ministère et autres bateaux.

On a extrait 8,935 verges cubes d'argile et de sable (cubage au chaland), soit 8,446 verges cubes *in situ* (d'après les mesurages qui ont été faits en janvier 1913), pour atteindre une profondeur moyenne de 8 pieds, matières qu'on a déversées en eau profonde à ¼ de mille au large du chantier de construction navale.

HAMILTON.

Hamilton, comté de Wentworth, est situé sur la rive sud de la baie Burlington, à l'extrémité ouest du lac Ontario. Plusieurs manufactures considérables sont établies en ce lieu, lequel se trouve à 39 milles de Toronto. 80,000 habitants.

Le 9 avril on a autorisé la dépense de $54,000, pour l'exécution d'un quai et d'un mur de soutènement à Hamilton, laquelle avait été adjugée à M. Jos. Battle le 18 mai 1911 pour le prix de $60,844.

Le 18 mai 1911, on a autorisé l'élargissement du poste d'amarrage, de 70 pieds à 120 pieds, pour le prix de $2,500, et le 18 juin dernier, on a de plus autorisé la dépense de $350, pour la construction d'un petit caisson qui servira à consolider la palée, et le 29 juin dernier on a autorisé la dépense de $174, pour l'achat de pièces moulées devant servir à ferrer les pieux.

Repris le 29 mai, les travaux ont été achevés le 20 novembre et ils ont consisté dans la construction d'un quai à substruction par encaissement reposant sur un fondement de pierres, et à superstructure en béton, d'une longueur de 252 pieds et une largeur de 50 pieds, et dans l'établissement d'un mur de soutènement de 179 pieds 6 pouces de longueur et d'un autre tronçon du mur de soutènement de 129 pieds de longueur, se composant d'une substruction par cours de palplanches en acier et en bois, avec superstructure en béton, de 8 pieds de largeur à la base et de 6 pieds de largeur au couronnement; on a remblayé l'ouvrage en arrière au moyen de gravier et de pierres sur un espace de 50 pieds à partir de sa face.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense de $200,000, pour les améliorations du havre. Les plans et devis ont été préparés et soumis, des soumissions ont été proposées et les travaux ont été adjugés à MM. Taylor, Poupore, Hennessy et Dwyer, pour le prix approximatif de $178,066.79.

Ces travaux consisteront dans l'exécution d'un mur de quai de 1,566 pieds de longueur et de 10 pieds de largeur au couronnement à superstructure en béton reposant sur pilotis.

Le 28 février dernier, on a préparé et soumis les plans et devis pour l'exécution d'un quai en projet à l'endroit de la rue Wentworth, mais ces travaux n'ont pas encore été adjugés.

Dragage.

Le 19 avril dernier, on a donné l'autorisation d'employer les dragues départementales *N*os *105* et *117*, pour extraire un volume de 300,000 verges cubes de matières en face de la fabrique de charrues d'Oliver, et de 10,000 verges cubes de matières dans le chenal d'accès au canal Desjardins, sur la baie Burlington, et le 28 septembre dernier, on a autorisé l'enlèvement de 8,000 verges cubes de matières en face de l'usine de la *Steel Co., of Canada.* En outre, le 15 septembre et le 28 septembre, on a permis à l'entrepreneur Battle l'emploi de la drague du ministère *N° 105*, à raison de $105 par jour pour dix heures de travail par jour et de la drague du ministère *N° 117* à raison de $250 par jour pour dix heures de travail par jour. La drague *N° 105* a travaillé à l'entrée du canal Desjardins pour enlever 7,140 verges cubes de matières ce qui suffisait, vu que les crues subites du printemps avaient emporté la plus grande partie de la batture en ce lieu, et pour extraire un volume de 39,389 verges cubes à l'endroit de la fabrique de charrues d'Oliver; en outre, un volume de 1,997 verges cubes de matières à l'endroit des lignes mutuelles et à l'endroit du quai de la ville, une durée de 13 jours et 2½ heures.

La drague *N° 117*, a travaillé à l'endroit de la fabrique de charrues d'Oliver, de mai au 14 décembre, à l'exception de 6 jours en mai quand elle a été employée par l'entrepreneur Battle. Cette drague a extrait un volume de 250,758 verges cubes à l'endroit de la fabrique de charrues d'Oliver.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $48,127.59.

HAWKESBURY.

Hawkesbury, comté de Prescott, ville de 4,000 habitants est située sur la rivière Ottawa, à mi-chemin entre Ottawa et Montréal.

A sa session dernière, le Parlement vota la somme de $50,000 pour la construction d'un pont interprovincial sur l'Ottawa, entre Hawkesbury et Grenville.

Pendant le présent exercice, on ne fit aucune autre démarche en attendant la décision du ministère relativement à la localisation du pont, soit à travers l'emplacement de la *Hawkesbury Lumber Co.*, soit à son établissement conjointement avec le projet de la nouvelle superstructure du pont du chemin de fer Canadien-Nord. Le 23 novembre on transmit un rapport pour soumettre certaines nouvelles particularités relatives à l'enclave en premier lieu proposée donnant droit de passage, et à la localisation alternative à l'extrémité sud du pont, présentant une amélioration notable du projet favorable à la construction d'un pont par rapport au quai des hautes eaux.

HONEY-HARBOUR.

Honey-Harbour, comté de Simcoe, est situé à 10 milles de Midland. C'est une station estivale très fréquentée.

Dragage.

Le 13 juin dernier, on a permis à la *Canadian Dredge and Construction Co.*, d'exécuter des travaux de dragage pour l'amélioration du chenal du bateau à vapeur entre Penetanguishene et Parry-Sound, pour les prix suivants par verge cube (cubage *in situ*): classe "A", $6; classe "B" 32 cents.

Commencés le 9 octobre, les travaux ont été achevés le 26 novembre. Le 13 novembre dernier, on a autorisé la *Penetanguishene Dredging Co.*, d'extraire 1,360 verges cubes de matières du chenal près de l'habitation de M. Thomas Duff, pour le prix de 25 cents par verge cube (cubage *in situ*).

Ces travaux ont été poursuivis du 19 au 26 novembre, mais vu la saison avancée, la drague a interrompu ses opérations après avoir enlevé un volume de 935 verges cubes de matières.

Les opérations dans le chenal principal ont consisté dans le dragage sur les battures pour offrir en ce lieu une profondeur d'eau de 10 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'eau, et les opérations dans le chenal Duff, pour offrir une profondeur d'eau de 7 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'eau.

On a extrait un volume de 7,717 verges cubes de matières de la classe "B", et de 360 verges cubes (cubage *in situ*) de la classe "A", du chenal principal.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $4,910.69.

HUNTSVILLE.

Huntsville, district de Parry-Sound, est situé sur la division nord du Grand-Tronc, à 145 milles au nord de Toronto. 2,100 habitants.

Le 22 mars dernier, on a autorisé la dépense en régie de $75 pour l'enlèvement de débris en arrière du quai en ce lieu; mais ces travaux n'ont pas été exécutés parce que la ville a exprimé le désir que cet espace fût comblé.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense en régie de $1,750, pour les améliorations du quai, et le 27 juillet dernier, on a donné les instructions de construire un débarcadère pour les petites embarcations et de remblayer l'espace vide derrière le quai principal lequel une fois rempli, fera partie d'un parc.

Les travaux ont été exécutés du 1er octobre au 10 février, et ils ont consisté dans la construction d'un débarcadère pour les petites embarcations et dans le remblayage de l'espace vide en arrière du quai.

Dans l'exécution de ces travaux on a employé quelque 9,342 pieds m.p. de bois de pin, 563 m.p. de bois de pruche, 1,500 pieds m.p. de bois de tamarac, 296 pieds courants de pilotis en bois de tamarac, 556 livres de fer et 74 tonnes de pierres.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $1,323.79.

ÎLES NIGGER ET TELEGRAPH.

L'île Nigger se trouve sur la baie de Quinté, à environ 3 milles de Trenton. Un phare est situé à environ 1,000 pieds au sud-ouest de l'île et le chenal, immédiatement au sud du phare, est étroit et tortueux avec un fond rocheux. Il y a une batture à une courte distance de l'île, qui obstrue la navigation.

L'île du Télégraphe est située sur la baie de Quinté, à 13½ milles à l'est de Belleville. C'est une petite île rocheuse sur laquelle on a établi un phare. Le chenal se trouve directement au nord du phare et est comparativement étroit. Le fond est rocheux.

Dragage.

Le 26 août dernier, on a autorisé l'exécution de certains travaux de dragage, laquelle avait été adjugée à la société R. Weddell, au prix de $4.50 par verge cube (cubage *in situ*), pour les matières de la classe "A".

Ces travaux ont été commencés à l'île du Nègre le 2 octobre, et ils ont été interrompus le 12 octobre, et à l'île du Télégraphe, ils ont été commencés le 17 octobre et interrompus le 30 novembre, et ils ont consisté dans l'enlèvement d'un volume de 4,726 verges cubes (cubage *in situ*) de roc, qu'on avait fait sauter à la dynamite pendant la saison précédente et dont l'évaluation de 2,000 verges cubes (cubage *in situ*) avait été soumise. Quand le facteur d'expansion aura été déterminé à l'île du Télégraphe, on soumettra le rapport final de l'état d'avancement des travaux

Les travaux à l'île du Télégraphe ont consisté dans le creusement sur un développement de 600 pieds et une largeur de 115 pieds, à une profondeur de 15 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'eau, d'un prolongement au chenal qui existe en ce lieu.

Dans l'exécution de ces travaux on a enlevé un volume de 6,247 verges cubes de roc désagrégé.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $37,367.40.

ÎLE PICNIC.

L'île Picnic fait partie du groupe des îles Manitoulin, dans le district d'Algoma; elle est située à environ 1½ mille à l'ouest de Little-Current, sur le principal chenal de navigation entre Little-Current et Sault-Sainte-Marie. On trouve deux scieries sur cette île et la population varie de 50 habitants pendant le chômage des scieries, à 300 quand elles fonctionnent.

Dragage.

Le 15 mai dernier, on a autorisé la reprise des travaux de dragage en ce lieu dont l'exécution avait été adjugée à la société C. S. Boone, pour le prix de $1.70 par verge cube des matières de la classe 'A".

Repris le 20 mai, ces travaux ont été interrompus pour la saison le 4 novembre, et ils ont consisté dans l'extraction de 23,484 verges cubes de roc, sur le développement déterminé au contrat primitif, et de 31,000 verges cubes de roc sur le récif n° 1, lequel fait partie du prolongement, et ce, sur une longueur de 650 pieds et une largeur moyenne de 170 pieds. Une fois achevés, ces travaux offriront une profondeur d'eau de 22 pieds au-dessous de la cote 580.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $102,833.50.

ÎLE SAINT-JOSEPH.

L'île Saint-Joseph, district d'Algoma, se trouve sur le chenal nord du lac Huron.

Le 30 août dernier, on a autorisé l'exécution de trois quais à l'issue des chemins sur les alignements 'O", "K" et "P" sur cette île, devant entraîner une dépense de $2,000 chacun.

On a commencé les travaux à l'endroit de l'alignement "C", le 7 novembre et on les a achevés le 29 mars, et ils ont consisté dans la construction d'un abord en eau profonde, de 300 pieds de longueur avec un massif par encaissement à l'extrémité du large de 32 x 50 pieds où l'on trouvera une profondeur d'eau de 6 pieds sur la berge du chenal qui a 22 pieds de profondeur.

Dans l'exécution de ces travaux on a employé 1,000 pieds m.p. de bois de pin, 5,800 pieds m.p. de bois de pruche, 980 pieds m.p. de bois de cèdre, 1,620 pieds m.p. de bois de frêne, 78 charges de gravier, 40 charges de pierres et 900 livres de fer.

On a commencé les travaux à l'endroit de l'alignement "K", le 22 octobre et on les a achevés le 31 mars, et ils ont consisté dans la construction d'une chaussée d'accès en enrochements de 200 pieds de longueur avec un bloc par encaissement de 1 x 100 pieds à l'extrémité extérieure où l'on trouve une profondeur d'eau de 4½ pieds.

Dans l'exécution de ces travaux on a employé quelque 1,651 livres de fer, 1,536 pieds m.p. de bois de bouleau et d'épinette blanche, 2,144 pieds m.p. de bois de pruche, 362 pieds m.p. de bois de cèdre, 3,240 pieds m.p. de perches pour les plates-formes du lest.

On a commencé les travaux à l'endroit de l'alignement "P", le 29 octobre et on les a achevés le 31 mars, et ils ont consisté dans la construction d'une chaussée d'accès en enrochements de 200 pieds de longueur avec un bloc par encaissement de 100 pieds de longueur et de 16 pieds de largeur, où l'on trouve à l'extrémité extérieure une profondeur de 4½ pieds.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé quelque 32,196 pieds m.p. de bois de pruche, de frêne et de tamarac et 2,726 livres de fer.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, se décompose ainsi qui suit:—

A l'endroit de l'alignement "C"—	
Main-d'œuvre et surveillance	$1,228 51
Matériaux	712 38
Total	$1,940 89
A l'endroit de l'alignement "K"—	
Main-d'œuvre et surveillance	$1,483 75
Matériaux	229 51
Total	$1,713 26
A l'endroit de l'alignement "P"—	
Main-d'œuvre et surveillance	1,946 17
Matériaux	304 89
Total	$2,251 06

KEMPENFELDT-BAY.

Kempenfeldt-Bay, comté de Simcoe, est une station estivale sur le lac Simcoe, à environ 6½ milles à l'est de Barry.

Le 9 avril dernier on a autorisé la dépense de $5,000, pour l'exécution d'un appontement en ce lieu. Les plans et devis ont été préparés et soumis et les travaux ont été adjugés à M. J. O. Roddick, de Toronto, pour la somme de $9,783.13.

Commencés le 26 décembre, les travaux ont été presque entièrement achevés le 19 mars, et ils ont consisté dans la construction d'un massif par encaissement de 50 x 50 pieds avec un "L" à l'extrémité extérieure de 20 x 50 pieds, et d'une chaussée d'accès en enrochements de 220 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur. Les travaux qui restent à exécuter pour le parachèvement de l'ouvrage consistent dans le nivellement de la chaussée d'accès.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $8,781.13.

KINCARDINE.

Kincardine est une municipalité florissante située sur la rive est du lac Huron, dans le comté de Bruce, à 39 milles de Southampton, et à 32 milles de Goderich. C'est le terminus de la ligne secondaire Wellington, Grey and Bruce du Grand-Tronc. 3,000 habitants. Les principales industries de la ville sont deux manufactures de meubles, une raffinerie de sel, des ateliers où l'on construit des bouilloires et des pièces de pont de fer. C'est le centre d'un district agricole où l'on fait l'élevage et d'où l'on expédie une quantité considérable de fromage et de beurre. C'est la plus importante des stations balnéaires sur le lac Huron. C'est un havre de refuge pour les vaisseaux d'un tirant d'eau maximum de 14 pieds. L'importation et l'exportation s'y font par eau et par voie ferrée. Les principales importations sont le charbon, le bois de chauffage, le bois de charpente, les poteaux de clôture, les traverses de chemin de fer et le poisson; les exportations comprennent le sel, les meubles, le fer pour ponts, les bouilloires, etc. C'est un port de douane et un point d'escale pour les paquebots faisant le service régulier entre les ports du lac Huron et Sault-Ste-Marie. Deux remorqueurs et une chaloupe à vapeur son employés dans l'industrie de la pêche. 44 vaisseaux, avec un chargement de 10,320 tonnes, sont entrés dans ce port, et on a perçu $6,049.59 de droits douaniers.

A la session dernière du Parlement, on a voté la somme de $1,000, pour la réparation des quais en ce lieu, et le 10 avril 1912 on a reçu l'autorisation de commencer l'exécution des travaux, mais la difficulté qu'on a éprouvée à se procurer la main-d'œuvre et les matériaux nécessaires, en a empêché l'entreprise avant le 21 novembre 1912, et ils ont été achevés en mars 1913.

Cette restauration a consisté dans le renouvellement d'une partie du tablier et des pièces de parement; dans la réparation d'environ 700 pieds courants de l'extrémité du rivage du quai nord, et dans la construction d'une cale sur le côté est du bassin intérieur. Quoique ces travaux de restauration suffisent pour le présent, le mauvais état dans lequel se trouve le tronçon de 750 pieds de longueur de l'extrémité du rivage du quai nord, nécessitera son renouvellement sous peu, afin d'en rendre l'accostage sûr. En outre, l'affaissement d'un tronçon de 280 pieds de longueur, vers l'extrémité extérieure de cet appontement nécessitera son nivellement.

La dépense totale pendant l'exercice 1912-13, s'est élevée à $5,999.10.

Dragage.

Le dragage, durant la dernière saison, a consisté en 14,111½ verges cubes de déblais, mesure de chaland, composés de terre d'alluvion, de sable, de sable mouvant et de gravier enlevés dans le chenal entre les quais et dans le bassin de virage.

Le but de l'ouvrage était de faire disparaître le sable, la terre, etc., que la rivière y accumule tous les ans, et aussi d'enlever la barre de sable qui se forme chaque année à l'entrée extérieure du chenal.

Les dimensions de l'ouvrage complété sont comme suit:—

Entrée extérieure du chenal, 450 pieds de longueur, 90 pieds de largeur et 16 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Chenal entre les quais, 725 pieds de longueur, 50 pieds de largeur et 15 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Bassin de virage, 350 pieds de longueur, 275 pieds de largeur et 11.2 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Les travaux ont été exécutés par *The Ontario Dredging and Drainage Co.*, avec la drague *Jack Canuck*, du 20 juin ou 13 juillet 1912.

Le coût de l'ouvrage s'est élevé au montant suivant:—

14,111½ verges cubes, mesure de chaland, de sable, de terre, etc., à 35 centins	$4,939 03
Inspection	63 00
Total	$5,002 03

KINGSVILLE.

Kingsville est une municipalité florissante située sur la rive nord du lac Erié, dans le comté d'Essex, à 25 milles à l'est de l'embouchure de la rivière Détroit et sur la voie du chemin de fer Père-Marquette. Un chemin de fer électrique qui fait le service entre Windsor et Leamington traverse cette île. C'est le centre d'un district très riche en produits agricoles. C'est un port douanier et un lieu de refuge, et c'est le point d'escale le plus important pour les paquebots desservant l'île Pelée, Sandusky et Windsor. L'industrie de la pêche y est très important. Le trafic principal du port comporte le bois, les poteaux de clôture, les produits agricoles, etc., et les matériaux de construction en général. Ce trafic augmente rapidement. Aujourd'hui les vaisseaux d'un tirant maximum de 10 pieds peuvent entrer dans le havre. Pendant la saison de navigation de 1911, quelque 251 bâtiments avec un chargement de 49,882 tonnes de marchandises sont entrées dans le port et les droits douaniers perçus pendant la saison se sont élevés à $4,992.58.

Le 6 juin 1912, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $275 pour les réparations urgentes des quais, et le 19 novembre suivant, l'autorisation de dépenser une somme supplémentaire de $200.

Les travaux ont consisté dans le renouvellement d'une partie du tablier à l'extrémité extérieure du quai est; l'assujettissement d'un tronçon de 70 pieds de longueur de la face intérieure de ce quai et du renouvellement d'une partie de son tablier vers le rivage. En outre, on a renouvelé quelques pièces de parement et la pièce de ceinture en chêne sur la face extérieure du quai ouest. L'exécution de ces réparations a mis les quais en très bon état.

On a employé 80 pieds m.p. de bois de chêne, 29,620 pieds m.p. de bois de pin et 635 livres de fer.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $12,285.80.

Dragage.

Durant la dernière saison, on a dragué un total de 31,718½ verges cubes, mesure de chaland, de sable, de terre, d'argile et de cailloux, à l'entrée extérieure du chenal, et dans le chenal entre les quais, jusqu'à une profondeur de 17.5 au-dessous du niveau de l'eau basse, et 27,552½ verges cubes, mesure de chaland, jusqu'à une profondeur de 16 pieds, au-dessous du niveau de l'eau basse, entre les quais.

Le but de cet ouvrage était d'enlever une batture qui s'était formée à l'entrée extérieure du chenal, et d'élargir, allonger et creuser le chenal entre les quais.

Les dimensions des travaux complétés ont été comme suit: A l'entrée extérieure du chenal, 300 pieds de longueur, 275 pieds de largeur et 17.5 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse; dans le chenal entre les quais, à partir d'un point vis-à-vis du bout extérieur du quai de l'est, 180 pieds de largeur, 16 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse; et sur une longueur de 650 pieds le long du quai de l'est le chenal a été élargi à 200 pieds sur une profondeur de 16 pieds.

Les travaux ont été exécutés par M. H. E. Hardison, de Welland, Ont., avec la drague *Old Glory*. L'ouvrage commencé le 12 juillet fut arrêté le 14 septembre par le ministère des Douanes, parce qu'on s'était aperçu que la drague employée n'avait pas été examinée par l'inspecteur des chaudières.

Le coût de cet ouvrage a été comme suit:—

A l'intérieur du havre, 31,718½ verges cubes, mesure de chaland, de sable et d'argile, à 15 cents	$ 4,757 77
27,552½ verges cubes, mesure de chaland, d'argile et de cailloux, à 25 cents	6,888 13
Total	$11,645 90
Inspection	214 90
Total	$11,850 80

LAC KIOSH-KOQUI.

(Pont de chevalets du chemin de fer C.-N. O.)

On a fait en mars l'examen d'un emplacement pour un nouveau pont de chevalets sur le lac Kiosh-Koqui, dans le canton de Pentland, district de Nipissing, Ont., à la borne milliaire 186.6 d'Ottawa, sur la ligne du chemin de fer C.-N. O. La longueur de ce pont de chevalets sera de quelque 2,000 pieds, et sera établi dans une profondeur d'eau maximum de 40 pieds; il offrira un passage de 50 pieds à pas moins de 150 pieds du rivage, lequel suffira aux besoins du flottage sur le lac.

LAC NIPISSING—MONETVILLE.

Monetville est un centre agricole du district de Nipissing, et le terminus de la navigation sur le bras ouest du lac Nipissing.

Pour prolonger la navigation du lac Nipissing jusqu'à Monetville, une distance de quatre milles, des tranchées furent creusées dans le roc à travers le lac Shanty. L'argent voté étant épuisé, on avait été obligé de discontinuer les travaux en juin 1911; ils furent continués du 13 septembre au 5 décembre.

La tranchée n° 2 a été creusée sur toute sa longueur et sur une largeur de 12 pieds, au milieu, à une profondeur correspondant à l'élévation 635 de l'échelle. Sur une largeur de 6½ pieds de chaque côté la tranchée va s'élevant en pente jusqu'à l'élévation 637. Lorsque l'eau atteindra la surface régularisée, élévation 643, il y aura donc une profondeur d'eau de 8 pieds au centre de la tranchée et 6 pieds sur les côtés. On dut faire un montant considérable de forage additionnel pour briser ou détacher de gros morceaux de roc. Ce travail étant assez irrégulier, on ne put en tenir un registre exact. Dans le mois de mars, une quantité de pin blanc, en pièces de 10 x 10 pouces, équarries, et de 20 à 30 pieds de longueur, furent achetées pour la confection d'estacades de direction.

Dépenses faites jusqu'au 31 mars, $1,702.82.

LA PASSE.

La Passe, comté de South-Renfrew, est située sur la rivière Ottawa, à une distance d'environ 70 milles à l'ouest d'Ottawa.

La construction d'un débarcadère pour le bateau traversier, faisant le service entre La Passe, Ont., et Fort-Coulonge, P.Q., ne fut commencée qu'en mars, à cause de la difficulté qu'on eut à se procurer les matériaux et la main-d'œuvre nécessaires. Lorsque enfin l'ouvrage fut commencé, tout alla bien (du 7 au 31 mars), mais le mauvais temps et la rareté de la main-d'œuvre nous empêchèrent de faire plus de 50 pour 100 de l'ouvrage, au coût de $891.13. Des arrangements furent conclus pour l'achat du reste des matériaux nécessaires afin de terminer le quai de bonne heure dans la saison, si c'est possible. Cette structure consiste en un quai de 40 x 40 pieds, s'avançant jusqu'à 119 pieds dans la rivière Ottawa. Ce quai aura 10 pieds de hauteur au-dessus du niveau ordinaire de l'eau basse, il aura trois débarcadères et deux approches.

Dépenses faites jusqu'au 31 mars, $1,256.07.

LEAMINGTON.

Leamington, ville prospère, comté d'Essex, est située sur la rive nord du lac Erié, à environ 37 milles de Windsor, sur les lignes de chemins de fer Père-Marquette et Michigan-Central. Environ 3,000 habitants. C'est le centre d'un riche district agricole où l'on cultive les arbres fruitiers et les légumes, et exploite un grand nombre de puits à pétrole. C'est un port douanier et un point d'escade pour la ligne de navigation des bateaux à vapeur qui font le service entre Windsor et l'île Pelée et autres lieux. Le tirant d'eau maximum des bâtiments qui accostent au quai de Leamington est d'environ 11 pieds. Les principaux établissements industriels en cet endroit sont une fabrique de paniers, un atelier de polissage, une manufacture de conserves au vinaigre, une manufacture de tabac, une fabrique de ciment, une fabrique de boîtes pour conserves. Pendant la saison de 1911, 162 bâtiments sont entrés dans ce port, avec 42,854 tonnes de marchandises, et les droits douaniers perçus se sont élevés à $30,107.29.

A la session dernière du Parlement, on a voté la somme de $1,000, pour la réparation des quais en ce lieu, et le 10 avril dernier on a reçu l'autorisation de commencer les travaux.

Commencés le 22 avril, les travaux ont été achevés le 17 août dernier, et ils ont consisté dans le renouvellement de 10 chevalets et des lisses à l'extrémité intérieure du débarcadère; dans l'assujétissement des longerons de la plate-forme, etc. En outre, on a exécuté la réparation du tablier sur le reste du débarcadère et de plus du fondement de l'entrepôt.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé quelque 9,060 pieds m.p. de bois de pin, 100 livres de fer, et 1,076 pieds courants de chevalets.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $1,009.90.

LION'S-HEAD.

Lion's-Head, comté de Bruce, village de 600 habitants, est situé sur le côté ouest de la baie Georgienne, à 22 milles de Wiarton. On trouve ici une grande scierie dont le rapport est considérable. C'est aussi un havre de refuge.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense de $6,000, pour l'exécution d'un prolongement à l'appontement en ce lieu. Les plan et devis ont été préparés et soumis, et les travaux ont été adjugés à MM. Johnston & Crowford, de Wiarton, pour le prix de $6,200.

Les travaux ont été commencés le 1er septembre et achevés le 5 décembre, et ils ont consisté dans la construction d'un massif par encaissement, de 100 x 25 pieds, reposant sur une levée en enrochements à talus sur le côté exposé.

Le 2 novembre dernier, on a autorisé la dépense de $200, pour des travaux de protection du rivage à l'endroit de l'intersection de l'abord et du quai du Gouvernement. Ces derners travaux ont été exécutés en décembre dernier, et ils ont consisté dans la pose de 100 verges cubes de grosses pierres pour protéger la rive et les constructions en ce lieu.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $6,749.80.

L'ORIGNAL.

L'Orignal, est un village, situé sur la rive sud de la rivière Ottawa, à 54 milles en bas de la ville d'Ottawa, sur la ligne du Canadian-Northern, dans le comté de Prescott. Population, 1,300 habitants. Tout le garde-corps en bois, ayant 1,246 pieds de longueur, et le trottoir sur une longueur de 623 pieds, ont été renouvelés, sur l'approche en pierre conduisant au quai. On a renouvelé 169 pieds du plancher du débarcadère à haut niveau. La porte du hangar à fret fut munie de nouveaux rouleaux et de nouveaux rails.

Ces travaux furent faits du 17 mai au 3 juin.

Dépenses faites jusqu'au 31 mars: $499.50

PONT LATCHFORD (rivière Montréal).

On a préparé les plans et devis pour l'élargissement du pont en béton au barrage de Latchford, qui est en cours d'exécution. Ce rapport a été soumis le 23 avril 1913 et l'élargissement en projet sera exécuté pour offrir des facilités au voiturage public qui franchit la rivière Montréal en ce lieu.

RIVIÈRE MAGNETAWAN.

La rivière Magnetawan, district de Parry-Sound, traverse ce district pour se jeter dans la baie Georgienne à l'endroit de l'anse Byng.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense en régis de $2,500 pour l'enlèvement d'obstructions sur cette rivière, entre les chutes de Burks et le havre d'Ahmic.

Commencés le 2 décembre, les travaux ont été achevés le 22 février dernier, et après avoir enlevé autant d'obstructions que possible, lesquelles comportaient des troncs d'arbres surplombants de chaque côté de la rivière, sur un développement de 4 milles,

et dans le gréement d'un chaland avec grue et son outillage, pour l'enlèvement de battures dans la rivière, de façon à le mettre en état de fonctionner à la reprise des travaux.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $913.74.

MEAFORD.

Meaford, ville du comté de Grey, est située sur la rive ouest de la baie Georgienne, à 21 milles à l'ouest de Collingwood, et à 20 milles à l'est d'Owen-Sound. C'est le terminus de la division nord du Grand-Tronc. 2,500 habitants. La ville possède un élévateur à grains d'une capacité de 750,000 minots, aussi un certain nombre d'usines et manufactures.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense de $3,000, pour les améliorations du havre en ce lieu, dont l'exécution avait été accordée le 3 avril 1912, à M. G. Kastner, de Wiarton, pour le prix de $36,700.

Commencés le 4 juillet, les travaux ont été poursuivis jusqu'à leur interruption par le mauvais temps, le 22 novembre.

Les travaux exécutés pendant la saison ont consisté dans la construction et la mise en place de tous les caissons de la substruction et de l'exécution de la superstructure en béton sur deux des caissons, et sur un troisième caisson à l'exception d'un tronçon de 30 pieds.

Le 7 janvier dernier, on a autorisé la dépense de $3,000, pour la pose de pierres perdues contre le talus de la berge à l'endroit du pied d'une rue, où l'ouvrage par pilotis avait été endommagé par les crues subites du printemps.

Commencés le 16 janvier, les travaux ont été achevés le 14 mars, et dans leur exécution qui n'est que provisoire, on a employé quelque 549¾ toises de pierres.

Dragage.

Le 9 avril dernier, on a permis l'usage de la drague départementale *Industrie,* pour enlever quelque 91,000 verges cubes de matières en ce lieu (cubage *in situ*).

Commencés le 6 mai, ces travaux ont été achevés le 8 juillet, et pendant cette période la drague a extrait un volume de 98,648 verges cubes de sable, de vase et de débris, que les crues du printemps qui ont été considérables, avaient charriés dans le havre.

Le 21 octobre dernier, on a autorisé la *Canadian Dredging and Construction Co.,* d'enlever 3,000 verges cubes de matières (cubage *in situ*), au prix de 32 cents par verge cube.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $31,325.63.

MIDLAND.

Midland, ville qui compte avec Tiffin environ 5,000 habitants, est située sur un bras de la baie Georgienne. C'est le terminus de la division Midland du Grand-Tronc. Une quantité considérable de bois est expédiée de cet endroit. Une fonderie de minerai y est en opération. On trouve à Midland et à Tiffin trois élévateurs de grains, d'une capacité de 4,000,000 de minots. L'élévateur du Grand-Tronc a une capacité de 2,000,000 de minots et les autres de 1,000,000 chacun.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense en régie de $1,750, pour les réparations du quai en ce lieu.

Commencés le 17 juin, les travaux ont été achevés le 7 juillet, et ils ont consisté dans le renouvellement du tablier du quai du gouvernement établi au pied de la rue King, et dans le renouvellement des moises et des longerons défectueux à l'extrémité ouest du massif sur une longueur de 250 pieds. On s'est servi des pièces encore saines provenant de la démolition pour réparer un tronçon de 200 pieds à l'extrémité est.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé quelque 36,955 pieds m.p. de bois de pin et 1,300 livres de fer.

Dragage.

Le 2 mai dernier, on a autorisé l'exécution de travaux de dragage à l'endroit de l'élévateur du Grand-Tronc, laquelle avait été adjugée à la *Canadian Dredge and Construction Co.,* au prix de 15 cents par verge cube (cubage au chaland).

Les travaux ont été exécutés du 1er au 10 mai et le 24 septembre, et dans leur exécution, on a extrait un volume de 15,967 verges cubes de matières (cubage au chaland), et ils ont consisté dans l'enlèvement de matières directement en face du terre-plein là où cet ouvrage avait été rectifié.

Le 5 octobre dernier, on a autorisé l'enlèvement d'un volume de 400 verges cubes de matières (cubage au chaland) en face de la volée à godets de l'élévateur Aberdeen. Ces travaux ont été exécutés le 12 novembre pour enlever un volume de 360 verges cubes de matières (cubage au chaland).

Le 8 mai dernier, on a autorisé la reprise des dragages à Tiffin, dont l'exécution avait été adjugée à la *Canadian Dredge and Construction Co.,* aux prix supplémentaires suivants: roc, $2.25; matières ordinaires, 29 cents (cubage au chaland).

Les travaux ont été repris le 7 juin et ont été poursuivis jusqu'à leur interruption pour la saison le 6 décembre, et ils ont consisté dans le creusement du poste d'amarrage en face de l'élévateur du chemin de fer Grand-Tronc, et on a enlevé en ce lieu un volume de 53,568 verges cubes de roc et 16,250 verges cubes d'argile, de sable, de gravier et de roches erratiques, pour atteindre une profondeur d'eau de 25 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'eau.

Le 8 mai dernier, on a autorisé l'exécution de certains travaux de dragage à l'endroit de l'installation de la *Canada Iron Corporation,* laquelle avait été adjugée à la *Canadian Dredge and Construction Co.,* au prix de 8 cents par verge cube (cubage au chaland).

Ces travaux ont été exécutés du 1er juin au 4 juillet, pour extraire un volume de 45,445 verges cubes de matières de la classe "B" et 8 verges cubes de la classe "A", de façon à offrir une profondeur d'eau de 25 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'eau dans les chenaux d'accès au quai de la *Canada Iron Corporation.*

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $133,484.59.

RIVIÈRE MONTRÉAL (FLAT RAPIDS.)

Flat Rapids, district de Nipissing, est situé sur la rivière Montréal, 38 milles en amont de Latchford et 15 milles en aval de Elk Lake.

A sa dernière session, le parlement a voté la somme de $3,500 pour continuer l'enlèvement des cailloux à Flat Rapids, afin d'améliorer la navigation en amont de Latchford.

Les travaux d'amélioration du chenal de la rivière Montréal, à Flat Rapids, durèrent du 12 août au 12 novembre. Le chenal des bateaux fut approfondi de 5 à 6 pieds, sur une largeur de 30 pieds et sur une longueur d'environ 200 pieds. Un pilier de dérivation fut aussi construit, pour refouler le courant au centre, lorsque l'eau est basse, et améliorer le chenal par érosion. Après que les cailloux eurent été enlevés, au moyen d'une machine arrache-pierres et de chaînes, le fond en glaise fut miné et gratté. Un barrage temporaire, avec vanne, fut de grande utilité pour laver le fond de la rivière. La tête des rapides fut abaissée de 2½ pieds à 9 pouces. Plusieurs bancs de sable en amont des rapides furent enlevés à l'aide d'explosifs et signalés au moyen de bouées.

Le 1er novembre, le matériel fut transporté en aval de la rivière, à Flat Rapids. Comme les règlements, régularisant la surface de l'eau, seront mis en force en 1913, de l'excavation fut faite, au-dessus de la surface actuelle, sur une petite île qui était une obstruction. Le 12 novembre, date de l'arrêt des travaux, tout le fond avait été net-

toyé, les cailloux et les pierres détachées minés et enlevés à une profondeur de 1 pied, pour former un chenal de 50 pieds de largeur et 175 pieds de longueur.

Dépenses faites jusqu'au 31 mars, $3,459.77.

RIVIÈRE MONTRÉAL (BARRAGE LATCHFORD.)

Latchford, district de Nipissing, est une ville située sur la voie du T. & N. O. Ry., sur la rivière Montréal.

A sa dernière session, le Parlement a voté une somme de $35,000 pour continuer la construction d'un barrage à Latchford, pour l'achat des terrains inondés et pour améliorer la navigation jusqu'au lac Elk. La dépense d'un montant additionnel de $15,000 fut autorisée par un arrêté du Conseil, en date du 6 janvier 1913, afin de permettre la continuation des travaux durant l'hiver. Un contrat fut d'abord accordé à MM. Sinclair et Campbell pour une structure en béton, à des prix par unité. L'ouvrage fut commencé en avril 1910, mais ne progressa pas rapidement à cause de circonstances incontrolables.

Au printemps de 1911, les batardeaux furent endommagés par l'entassement de billots, etc., qui se forma après que l'ouvage eut été discontinué. Le contrat primitif ayant été transféré à MM. Lowrey et Goring, le 19 juillet 1911, les travaux furent recommencés en août pour reconstruire le batardeau principal. L'ouvrage fut arrêté de nouveau le 29 novembre, après plusieurs essais infructueux pour assécher le batardeau. Ce deuxième grand batardeau fut détruit par une inondation au printemps de 1912, et le ministère retira l'ouvrage des mains de l'entrepreneur, le 27 juillet.

L'ouvrage fut recommencé au mois d'août et au commencement de septembre tout le matériel était réparé, inspecté et prêt à être mis en œuvre. La méthode suivie pour cet ouvrage consiste à concentrer les opérations sur la rive nord-ouest de la rivière; l'assèchement pour la construction de l'ouvrage en béton se fait au moyen de trois batardeaux continus, après avoir enlevé les roches énormes, les débris des vieux batardeaux ,etc., qui se trouvent où il faudra faire l'excavation permanente pour la construction de la structure en béton, de l'entrée et de la sortie des vannes, etc. L'emploi d'un godet à trois pointes, du type "Orange Peel", mû par une grue mobile, placée sur les piliers, a été trouvé très avantageux.

La première partie du batardeau fut construite en octobre, immergée et asséchée vers le milieu de novembre. On procéda alors à l'excavation à sec, à l'intérieur de ce batardeau, qui se maintient sous une pression de onze pieds de tête sans faire eau d'une manière appréciable. L'ouvrage en béton pour deux vannes et piliers fut commencé le 14 décembre et terminé le 10 janvier. Ici encore on se servit avec avantage de la grue mobile, pour le maniement des matériaux.

Après que les moules des piliers et le premier batardeau eurent été enlevés, et le lit de la rivière creusé au moyen d'explosifs, la construction du deuxième batardeau fut commencée à la fin de janvier et arrêté le 28 février. Ce barrage fut lambrissé le 5 mars, et un premier assèchement eut lieu le 8 du même mois. Il fut finalement immergé et étanché le 24, et l'excavation à l'intérieur atteignit le roc le 29. L'ouvrage en béton pour deux autres vannes et piliers fut commencé le 31 mars.

Un pilier en caissons fut construit du côté en aval, pour le dépôt des matériaux excavés ce pilier servira en même temps de digue de direction pour les opérotions du flottage du bois. Un pilier en caissons fut aussi construit en haut du barrage, sur le côté nord-ouest, et, à la fin de l'exercice financier. 200 pieds linéaires d'estacades, ayant 3 largeurs et deux épaisseurs, et 156 pieds, ayant 3 largeurs, avaient été construites pour le flottage du bois. On avait aussi en mains, à part un outillage très complet, une quantité considérable de matériaux pour le reste de l'ouvrage. Afin de donner plus d'espace, à eau haute, les piliers et les culées sont construits pour avoir 20 pieds de hauteur au-dessus des vannes; les trois piliers pour le passage du bois sont actuellement prolongés en aval. Il y a des matériaux en mains, en quantité suffisante pour

construire plusieurs caissons et toutes les estacades nécessaires pour le passage du bois à travers le barrage.

Dépenses faites jusqu'au 31 mars pour la construction et le règlement de réclamations pour terrains, $50,003.83.

NAPANEE.

Napanee, comté de Lennox et Haddington, est situé sur la rivière Napanee, à quelque 6 milles de son embouchure dans la baie de Quinté. On y trouve plusieurs manufactures. 3,200 habitants.

Le 30 mai dernier, on a autorisé l'extraction d'un volume de 135,000 verges cubes (cubage *in situ*) de matières de la classe "B", travaux qui avaient été adjugés à M. W. E. Phin, au prix de 15 cents par verge cube (cubage *in situ*).

Commencés le 20 juin, les travaux ont été interrompus pour la saison le 28 novembre, et ils ont consisté dans l'ouverture d'une tranchée de 75 pieds de largeur, sur un développement de 7,776 pieds et à une profondeur d'eau de 11 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'eau, et on a enlevé quelque 77,961 verges cubes de matières dans l'exécution de ce dragage (cubage *in situ*), pour ménager un chenal à partir de l'embouchure de la rivière jusqu'à la ville de Napanee.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $15,316.05.

NEWCASTLE.

Newcastle, comté de Durham, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 47 milles à l'est de Toronto. Ses industries comprennent un tissage de laine, une tannerie et une manufacture d'instruments aratoires. 1,500 habitants.

Dragage.

Le 8 mai dernier, on a autorisé la drague *Sir Richard* d'enlever en ce lieu un volume de 19,700 verges cubes de matières. Les travaux ont été exécutés du 27 mai au 17 juillet, et l'on a extrait quelque 22,690 verges cubes de matières (cubage *in situ*), entre les quais et dans les chenaux d'accès pour atteindre une profondeur d'eau de 14 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'eau.

NEW-LISKEARD.

New-Liskeard est une petite ville située à l'embouchure de la rivière Wahbi, sur le lac Timiskaming, district de Nipissing. Population, 2,100. Il y a eu 260 tonnes de fret reçues au quai, pendant la saison 1912, et 166 tonnes expédiées.

De menues réparations d'urgence furent faites au plancher du vieux quai acheté de la *Timiskaming Navigation Co.*

Dépenses pour travail et matériaux, $59.34.

Des plans et devis furent préparés pour la construction d'un quai en pilotis, devant projeter 707 pieds au large. Ce quai doit avoir 202 pieds de longueur et 60 pieds de largeur, être dans 18 pieds d'eau à la tête et avoir 5 pieds de hauteur au-dessus de la surface régularisée de l'eau du lac Timiskaming, élévation 588.5. L'approche du quai aura 585 pieds de longueur. Des soumissions furent demandées et le contrat accordé à MM. McGool et Moffatt, par un arrêté en Conseil, le 29 novembre 1912.

Les entrepreneurs, après un retard considérable, commencèrent l'ouvrage vers le 15 mars 1913. Une grande partie des matériaux a été livrée sur l'emplacement du quai, mais très peu de progrès avait été fait dans la construction à la fin de mars. L'enfoncement des pilotis fut commencé le 31 mars.

Dépenses faites jusqu'au 31 mars, $1,865.67.

La drague départementale *Queen*, a travaillé dans le bassin de New-Liskeard, du 13 juin au 16 juillet, et elle a pratiqué une tranchée de 395 pieds de longueur sur une largeur de 30 pieds, et 5 tranchées de 15 pieds de largeur sur un développement de 250 pieds, pour améliorer le chenal d'accès au dock du quai projeté en ce lieu.

On a enlevé 5,328 verges cubes de sable et d'argile (cubage au chaland), soit 4,986 verges cubes (cubage *in situ,* d'après les mesurages exécutés en janvier 1913), à la profondeur du plafond, cote 575 pieds, matières qu'on a déversées en eau profonde à 1 mille du quai.

Du 5 au 14 septembre, on a exécuté des dragages dans le chenal d'accès extérieur pour extraire un volume de 1,739 verges cubes d'argile (cubage au chaland).

NORTH-BAY.

North-Bay, est une ville du district de Nipissing, dont la population dépasse 8,000 habitants. Elle est située à l'extrémité est du lac Nipissing, sur la ligne principale du Pacifique-Canadien. North-Bay est aussi le terminus des chemins de fer Timiskaming et Northern-Ontario et Grand-Tronc; le Canadian- Northern est à faire construire une station.

En décembre 1911, un contrat fut accordé à M. Ed. Conroy, de Peterborough, pour la construction d'un brise-lames en pilotis, au coût de $13,900. Un paiement additionnel de $693.50 fut autorisé pour placer des solives de couronnement et des liens en fer sur les pilotis.

L'ouvrage fut commencé en juillet et suspendu en octobre, lorsque tous les pilotis eurent été enfoncés. Les travaux furent repris en décembre, après la prise de la glace, et 54 pour 100 de l'ouvrage était terminé à la fin de l'exercice financier. La structure aura, lorsque terminée, la forme d'un anneau circulaire de 22 pieds de largeur et de 647 pieds de longueur, ayant 303 pieds de rayon extérieur. Elle consistera en une série de chevalets de pilotis renforcés longitudinalement et transversalement au-dessus et au-dessous de l'eau. Le tout sera lambrissé depuis 5 pieds en dessous de l'eau, élévation 643, jusqu'à une hauteur de 8 pieds au-dessus de l'eau, élévation 645.5.

Dépenses faites jusqu'au 31 mars, $8,993.22.

La drague départementale *Mattawa,* a travaillé à North-Bay, sur le lac Nipissing, du 5 au 31 août, et elle a pratiqué 5 tranchées sur un développement de 1,433 pieds et une largeur de 30 pieds, dans le bassin en arrière du quai du gouvernement, afin d'offrir aux bateaux à vapeur et aux chaloupes à gazoline un meilleur mouillage dans le port.

On a extrait un volume de 9,970 verges cubes d'argile et de sable mouvant (cubage au chaland), soit 5,802 verges cubes, en sus de 2,769 verges cubes d'alluvions (cubage *in situ,* d'après les mesurages exécutés en janvier 1913), à la profondeur de 14 pieds, au plafond, matières qu'on a déversées en eau profonde à 1½ mille du quai.

ORILLIA.

Orillia, comté de Simcoe, est situé sur la rive ouest du lac Couchiching, à 89 milles au nord-ouest de Peteborough, et à 23 milles au nord- est de Barrie. 6,000 habitants. On y trouve plusieurs manufactures.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense de $4,000, pour l'exécution d'un quai en ce lieu. Les plans et devis ont été préparés et soumis, et les travaux adjugés à M. D. Conroy, de Peterborough, pour le prix de $10,874.

Commencés le 22 octobre dernier, les travaux ont été poursuivis jusqu'à leur interruption le 30 novembre; ils ont été repris le 1er février et ils sont encore en cours d'exécution. Ils ont consisté dans l'établissement d'une substruction par encaissement.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $3,883.73.

OTTAWA.

La drague départementale *Nipissing,* a travaillé à l'endroit de la glissoire de la chute Chaudière-Sud, pour améliorer le déchargeoir de l'établissement à force motrice de la Compagnie Bronson.

On a extrait un volume de 125 verges cubes de roc désagrégé (cubage au chaland), matières qu'on a déversées en eau profonde à 2 milles en aval.

OTTAWA.

La drague départementale *Nipissing,* a travaillé à l'endroit du chantier de construction navale de l'île Victoria, à Ottawa, du 14 au 25 mai et du 12 septembre au 23 novembre, et elle a pratiquée 10 tranchées, sur un développement de 2,173 pieds et une largeur de 28 pieds, dans le bassin en face des cales et contre le front du dock en projet en ce lieu, pour améliorer le chenal d'accès aux cales pour et faciliter l'accostage des bateaux aux docks.

On a extrait un volume de 15,190 verges cubes de sciure de bois, de gravier et de roches erratiques (cubage au chaland), soit 12,255 verges cubes (cubage *in situ,* d'après l'évaluation faite en février 1913), à une profondeur de 13 pieds, au plafond, matières qu'on a déversées en eau profonde à 2 milles en aval.

OWEN-SOUND.

Owen-Sound, est situé à l'embouchure de la rivière Sydenham, qui se jette au fond d'Owen-Sound, bras de la baie Georgienne, dans le comté de Grey. C'est le centre d'un district agricole considérable et le terminus de la division *Georgian Bay and Lake Erie* du Grand-Tronc, et aussi de la division *Toronto, Grey and Bruce* du Pacifique-Canadien. Les bateaux à vapeur de plusieurs lignes de navigation font escale à ce port. 12,000 habitants.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense de $38,200, pour les améliorations du havre à Owen-Sound. Les plans et devis ont été préparés et soumis, et les travaux ont été adjugés à MM. Bishop et Buchanan, pour le prix de $54,785. Commencés le 30 août, les travaux sont encore en cours d'exécution.

Les travaux exécutés pendant cette saison ont consisté dans l'établissement d'un pilotage jointif, de 400 pieds de longueur, et dans le remplage par 3,200 verges cubes de matières; dans la démolition de 360 pieds courants du vieux quai et l'enfoncement de 800 pilots ronds. Ces ouvrages ont été établis sur le côté ouest du havre.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense de $25,000, pour l'exécution d'un mur de revêtement sur le côté est du havre. Les plans et devis ont été préparés, soumis et approuvés, et les travaux ont été adjugés à MM. Butchart et Macdowall, pour le prix de $18,900.

Jusqu'à présent on s'est contenté de transporter à pied d'œuvre et d'assembler les matériaux.

Les travaux consisteront dans l'exécution d'un mur de revêtement de 418 pieds de longueur à substruction par pilotis et à superstructure en béton.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense en régie de $3,500, pour la réparation du mur de revêtement sur le côté ouest du havre.

Commencés le 3 septembre dernier, les travaux ont été achevés le 28 février, et ils ont consisté dans la pose, à 40 pieds en arrière du pilotage, de blocs en béton disposés à 10 pieds d'intervalle, d'axe en axe, reliés aux nouvelles moises inférieures disposées au-dessous du niveau des basses eaux, et reliées au pilotage par des tirants calés dans le béton et retenus au moyen de boulons à manchons filetés à pas opposé, et ce, sur une longueur de 333 pieds.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé 300 pieds m.p. de bois de pruche, 5,652 livres de fer, 6,830 pieds m.p. de bois d'orme dur, 114 verges cubes de gravier, 85 barils de ciment, 20 verges cubes de sable et 60 manchons filetés à pas opposé.

Dragage.

Le 11 septembre dernier, on a autorisé l'emploi de la drague du ministère *Industrie* pour exécuter certains travaux en ce lieu.

Commencés le 19 septembre, ces travaux ont été achevés le 12 octobre, et pendant cette période la drague a enlevé 42,088 verges cubes de matières (cubage *in situ*).

On a exécuté ce dragage à l'endroit de l'installation de la *Doric Cement Co.*, et à l'extrémité sud du havre où les crues subites du printemps avaient entassé les matières charriées par la rivière Sydenham.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $13,572.47.

PARRY-SOUND.

Parry-Sound, district de Parry-Sound, se trouve sur la rive est de la baie Georgienne. 3,000 habitants. Le commerce principal consiste dans le bois de construction. C'est une station estivale très fréquentée sur les chemins de fer du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc et du Canadien-Nord.

Les plans et devis pour l'exécution d'un appontement en ce lieu ont été préparés, soumis et approuvés, et les travaux adjugés à MM. Richard Robertson, F. L. Walton et George W. White, de Parry-Sound, pour le prix de $72,000.

Commencés en décembre dernier, les travaux sont encore en cours d'exécution et ils ont consisté dans la construction des ouvrages par encaissement prêts à être mis en place, et dans le transport des matériaux à pied d'œuvre.

Une fois achevé, l'appontement consistera dans un massif de 300 pieds de longueur et de 26 pieds de largeur à substruction par encaissement et à superstructure en béton, avec un abord de 115 pieds de largeur et de 230 pieds de longueur.

Dragage.

Le 2 juillet dernier, on a autorisé la dépense de $2,300, pour des travaux de dragage qui seront exécutés par la *C. S. Boone Co.*, au prix de 29 cents par verge cube (cubage *in situ*).

Ces travaux ont été exécutés du 25 septembre au 15 octobre, et ils ont consisté dans le dragage le long du quai du gouvernement, où l'on a extrait un volume de 7,407 verges cubes de sable, d'argile et de sciure de bois (cubage *in situ*), pour atteindre une profondeur d'eau de 18 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'eau.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $9,106.63.

ILE PELEE.

L'île Pelée est située à l'extrémité ouest du lac Erié, par la latitude 41° 46′ N., longitude 28° 45′ W., à 35 milles environ au sud-est de l'embouchure de la rivière Détroit et à 16 milles au sud de Kingsville, comté d'Essex. 650 habitants. L'île fournit le raisin, le vin, les fruits, le tabac et les produits agricoles. Le sol est remarquablement riche et fertile. On y élève un grand nombre de porcs. Vu la position isolée de cette île, les quais y sont d'une grande utilité aux habitants. Depuis plusieurs années, une ligne régulière de navigation dessert l'île Pelée, trois ou quatre fois par semaine, à moins d'en être empêchée par le gros temps. C'est un port douanier et ses revenus augmentent constamment. Le tirant d'eau des bâtiments qui font escale en ce lieu est de 10 pieds.

Quai ouest.

Le 18 juillet dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $50 et le 29 du même mois, de dépenser une somme supplémentaire de $100 pour les réparations urgentes du quai ouest en ce lieu.

Les travaux ont été exécutés entre le 4 août et le 8 octobre dernier, et ils ont consisté dans le renouvellement de quelques pièces de parement, et dans l'enlèvement d'environ 30 cordes des pierres de lest qui s'étaient échappées de l'ouvrage et qui obstruaient le chenal d'accès, et dans le remplacement de ces pierres dans l'ouvrage; en

outre dans le revêtement d'un espace de 20 pieds de longueur sur la face du quai, et dans le renouvellement de quelques madriers du tablier.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $148.34.

PEMBROKE.

Pembroke est une ville ayant une population de 5,600 âmes, située dans le comté de Renfrew, sur le côté sud de la rivière Ottawa, 104 milles à l'ouest d'Ottawa, le long du chemin de fer Canadien-Pacifique. C'est aussi un terminus du chemin de fer Grand-Tronc, et on y construit actuellement la ligne du C. N. R. Pembroke est le centre d'un commerce de bois considérable et d'autres industries.

Sur la tête du quai fini, on a renouvelé les madriers sur une étendue de 160 pieds, par 50 pieds, et dans les trottoirs de l'approche sur une superficie de 1342 pieds par 3 pieds. On a réparé les pièces de garde contre les voitures sur une longueur de 1,150 pieds linéaires; six défenses de 12 x 12 pouces par 16 pieds ont été placées avec des liernes de 6 x 8 pouces le long du débarcadère où accoste le bateau-traversier. Des réparations peu importantes ont été faites aux pôteaux d'amarrage. On a aussi peinturé le hangar pour le fret et le garde-corps.

Les travaux ont été exécutés, en grande partie, du 15 avril au 18 mai.

Montant dépensé jusqu'au 31 mars: $1,357.47.

PENETANGUISHENE.

Pénétanguishene, comté de Simcoe, est une ville de 3,000 habitants, située sur la péninsule nord-ouest de la baie Georgienne, entre la baie Nottawasaga et la rivière Severn, à 40 milles au nord-ouest de Barrie. C'est le terminus d'un embranchement du Grand-Tronc, d'où l'on expédie une grande quantité de bois de charpente. On y trouve l'une des plus grandes tanneries du Dominion, une fabrique de boîtes, une fabrique de poêles, des scieries et nombre d'autres industries. C'est une station estivale très recherchée.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense en régie de $1,500, pour la réparation du quai en ce lieu.

Commencés le 15 juin, les travaux ont été achevés le 31 juillet, et ils ont consisté dans le renouvellement de la partie nord-ouest du tablier du quai et des moises et des entretoises défectueuses.

On a employé dans ces travaux quelque 23,002 pieds m.p. de bois de pin et 285 livres de fer.

Dragage.

Le 19 avril dernier, on a autorisé l'usage de la drague départementale *Industrie,* pour enlever 52,000 verges cubes de matières de la classe "B" à l'endroit de l'usine de la *Dominion Stove Co.,* mais l'exécution du quai de cette compagnie en ce lieu, n'étant pas suffisamment avancée pour y permettre ce dragage, on l'a remis à l'année suivante.

Le 20 juin dernier, on a autorisé la *Penetanguishene Dredging Co.,* d'extraire un volume de 7,000 verges cubes de matières (cubage *in situ*) à l'endroit des scieries de de McGibbon, pour le prix de 12 centins par verge cube.

Le 17 octobre dernier, on a autorisé la *Penetanguishene Dredging Co.,* d'extraire un volume de 55,000 verges cubes de matières (cubage *in situ*) pour le prix de 15 cents par verge cube.

Ces travaux ont été exécutés du 12 au 19 octobre et du 16 au 18 novembre, et pendant cette période, la drague a enlevé 2,006 verges cubes de matières (cubage *in situ*), le délai dans l'exécution de ces travaux a été occasionné par une avarie très grave à la drague.

Le 15 novembre dernier on a autorisé la dépense de $900, pour autoriser la *Penetangnishene Dredging Co.,* à enlever les débris d'un ouvrage en face de l'usine de la

Adams Engine Works, ces travaux nécessitant la dépense de $900.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $3,636.74.

PETEWAWA.

Petewawa, comté de Renfrew, est un village d'une population d'environ 800 âmes, situé sur le côté nord de la rivière Ottawa, à 10 milles en haut de Pembroke et à l'embouchure de la rivière Petewawa. On y fait le flottage du bois rond d'une manière considérable, le camp militaire est installé à cet endroit.

A la dernière session du Parlement, une somme de $4.000 a été votée pour améliorer le quai en pilotis, construit depuis quelques années, à cause d'un banc de sable s'accumulant dans le chenal des billots, etc.

En février 1912, on a adjugé un contrat de $3,290 à M. C. L. McCool pour faire des travaux d'amélioration au quai. Il a été payé en plus une somme de $203.36 pour des ouvrages peu importants. L'ouvrage a été complété au mois de juin.

Le quai amélioré a 8½ pieds au-dessus du niveau de l'eau basse sur une longueur de 400 pieds, et 8 pieds et plus sur une longueur de 100 pieds au débarcadère. L'approche comprend un pont ayant une travée dégagée de 40 pieds, et de 3 pieds au-dessus du quai, pour laisser passer les billots.

Montant dépensé jusqu'au 31 mars, $1,587.59.

PICKERING.

Pickering, comté d'Ontario, autrefois connu sous le nom de la baie des Français, est situé sur la rive nord du lac Ontario à 21 milles à l'est de Toronto.

Dragage.

On a autorisé l'usage de la drague du ministère *Sir Richard* pour enlever un volume de matières, évalué à 25,600 verges cubes, et le 21 septembre dernier, on a autorisé l'enlèvement supplémentaire d'un volume de 3,000 verges cubes (cubage *in situ*).

Commencés le 19 juillet, les travaux ont été achevés le 28 septembre, et ils ont consisté dans le dragage en face des quais à la glace, établis le long du havre intérieur et dans le dragage entre les quais pour améliorer l'entrée du havre intérieur.

Dans l'exécution de ces travaux, la drague a extrait quelque 29,700 verges cubes de matières (cubage *in situ*).

PICTON.

Picton, chef-lieu du comté de Prince-Edouard, est situé sur la baie de Quinté. 3,500 habitants. On y trouve plusieurs installations pour la préparation de conserves, et c'est un point d'expédition important où font escale régulièrement les bateaux de toutes les lignes de navigation entre Toronto et Montréal.

Dragage.

Le 30 mai dernier, on a autorisé l'exécution de certains travaux de dragage en ce lieu, laquelle avait été adjugée à MM. Fallon Frères, de Cornwall, pour le prix de 17 cents par verge (cubage *in situ*).

Commencés le 8 septembre, et interrompus pour la saison le 15 décembre, ces travaux ont consisté dans l'approfondissement en général du havre à une profondeur d'eau de 12 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'eau, et dans leur exécution, on a extrait un volume de 37,195 verges cubes de matières (cubage *in situ*).

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $6,497.79.

POINTE-EDOUARD.

Le village de Pointe-Edouard, est situé à la source et sur la rive est de la rivière Saint-Clair, dans le comté de Lambton, près Sarnia, et à 61 milles à l'ouest de Londres.

C'est le terminus du Grand-Tronc, un port douanier, et le principal point d'escale de la Compagnie de navigation du Nord, qui charge et décharge ses marchandises dans les vastes hangars de la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc. On fait usage d'outillage moderne en ce lieu pour le déchargement du minerai de fer de la *Hamilton Iron and Steel Company*. Pendant la saison de navigation de 1911, on a emmagasiné 2,394,081 minots de grains dans l'élévateur du Grand-Tronc à Pointe-Edouard. C'est le plus important pour le transbordement des produits manufacturiers de l'est à l'ouest. Une quantité considérable de bois et de charbon y a été reçue durant la saison dernière. Le revenu annuel a atteint déjà la somme de $200,000. Le tirant d'eau maximum des vaisseaux, faisant escale à ce port, est de 21 pieds. Le commerce des pêcheries y est très important, sa valeur annuelle étant d'environ $25,000.

Le 25 avril 1910, un arrêté du Conseil accorda à la *Cadwell Sand and Gravel Co.*, de Windsor, Ontario, le privilège exclusif de draguer en ce lieu de façon à maintenir une profondeur de 21 pieds d'eau en face des quais à Pointe-Edouard, à la condition que la dite compagnie pourrait disposer à son gré des matières draguées.

Dragage.

Pendant la dernière saison, *The Cadwell Sand and Gravel Co.*, de Windsor, Ont., a enlevé 50,500 verges cubes de sable et de gravier de la rivière Sainte-Clair, vis-à-vis Pointe-Edouard et Sarnia.

Cet ouvrage a été fait conformément à un arrêté du conseil, passé le 27 avril 1910, accordant à cette compagnie le privilège exclusif de draguer les déblais qu'il faut enlever pour procurer et maintenir une profondeur d'eau de pas moins de 21 pieds vis-à-vis des quais, à Point-Edward, à la condition qu'il soit permis à la dite compagnie de disposer de ces déblais pour ses propres fins.

Coût total de l'inspection du dragage: $769.00.

PORCUPINE.

Porcupine est un village minier du district de Nipissing, situé le long du chemin de fer T. et N. O., à l'extrémité nord du lac Porcupine.

A la dernière session du Parlement, un montant de $3,700.00 a été voté pour la construction de deux quais publics où viendrait accoster le bateau faisant la traverse du lac Porcupine.

Les travaux de construction ont été commencés à la journée le 17 juin et complétés le 8 août; du 21 au 30 septembre on a prolongé l'approche, comme moyen d'amélioration.

La structure du quai est en pilotis, elle a 271 pieds de longueur, il y a environ 4 pieds de profondeur d'eau au bout extérieur. Le quai se compose d'un débarcadère de 32 x 40 pieds et d'une approche de 12 pieds de largeur, ayant une hauteur de 4½ pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, au pied de la rue King.

Montant dépensé jusqu'au 31 mars, $2,188.09.

L'autre quai a été construit à Porcupine-Sud.

PORCUPINE-SUD.

Porcupine-Sud, est un établissement situé dans le district de Nipissing, à l'extrémité sud du lac Porcupine, vis-à-vis Porcupine.

A la dernière session du Parlement, il a été voté une somme de $3,700, pour la construction de deux quais publics pour le service du bateau traversier sur le lac Porcupine.

On a commencé la construction d'un quai par de l'ouvrage à la journée, le 16 juillet et les travaux furent achevés le 24 août.

La structure est en pilotis et de 175 pieds de longueur. Il y a environ 4 pieds d'eau de profondeur au bout extérieur du quai. Le quai comprend une tête de débar-

cadère, de 32 x 40 pieds et une approche de 12 pieds de largeur, construites jusqu'à une hauteur de 4½ pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, au pied de l'avenue Golden.

Montant dépensé jusqu'au 31 mars, $1,341.91.

L'autre quai pour le service de la traverse a été construit à Porcupine.

PORT-ARTHUR.

Port-Arthur, une ville de 17,000 habitants, est située sur la rive ouest du lac Supérieur, dans le district de la baie du Tonnerre. Port-Arthur et Fort-Williams s'unissent du côté sud; ce sont les deux principaux ports canadiens sur le lac Supérieur, et ils marquent le point terminal ouest de la navigation des Grands lacs.

Port-Arthur est le terminus sur le lac Supérieur du chemin de fer Canadien-Nord. C'est un port de douane où font escale les vapeurs de la *Canadian Pacific and Northern Navigation* et des vapeurs transportant les voyageurs et des marchandises de Chicago, Duluth et autres ports des Etats-Unis.

Une quantité considérable de grains venant de l'Ouest sont transportés à Port-Arthur pour être expédiés à l'est par bateaux et voie ferrée. La Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien est en train d'établir son chemin à double voie, et vers l'est, et vers l'ouest, et on s'attend à ce que la ligne principale du chemin de fer Canadien-Nord soit prêt pour le trafic de bonne heure en 1914.

Les principales installations qui donnent à Port-Arthur une grande importance comme centre manufacturier et port d'expédition sont les suivantes:

L'élévateur du chemin de fer Canadien-Nord, dont la capacité s'est accrue de 7,000,000 de minots à 9,500,000; le nouvel élévateur en cours d'exécution par le bureau des commissaires du transport de grains pour le Canada, d'une capacité de 3,250,000 minots; les chantiers de la *Pigeon River Lumber Co.*, produisant 30,000,000 de pieds de bois par année; la *Atikokan Iron Co.*, les magasins de la *Canadian Coal and Ore Dock Co.*, d'une capacité d'emmagasinage de 650,000 tonnes; les chantiers de construction navale de la *Western Dry Dock and Shipbuilding Co.*

C'est de plus le centre d'un commerce considérable de bois de construction, où l'on transporte des coupes une grande quantité de traverses, de pilots et de bois de pulpe. Plusieurs entrepreneurs et fournisseurs y ont établis leurs bureaux d'affaires, en se servant de remorqueurs puissants qui rompent le banc de glace dans le port, les vaisseaux peuvent y circuler pendant l'hiver. On a profité de cette amélioration de la navigation pour mettre les bâtiments en hivernage à Port-Arthur pendant le chômage de la navigation et ils servent à l'emmagasinage des grains, aidant ainsi à soulager les élévateurs. Les vaisseaux hivernent en ce lieu, grâce au moyen employé, ont pu ainsi se servir de la cale sèche pour les réparations.

Le nombre des vaisseaux qui ont hiverné à Port-Arthur l'hiver dernier a été de 27, et la quantité de grains qu'on a pu emmagasiner dans ces vaisseaux a été de 3,500,000 minots, et 11 de ces vaisseaux ont fait usage de la cale sèche pour réparations.

Pendant la saison de 1912-13, la quantité de grain expédiée de ce port a été comme suit:—

Expédition de grain par eau	44,000,000	minots.
Expédition de grain par voie ferrée	3,000,000	"
Livraison de charbon par eau (anthracite)	587,000	tonnes
Livraison de charbon par eau (bitumineux)	167,000	"
Nombre de charbonniers	129	
Livraison de rails par eau	125,000	tonnes.
Droits douaniers perçus	$888,000	
Nombre de vaisseaux entrés dans le port	1,915	
Nombre de tonnes enregistrées	3,475,000	

BRISE-LAMES DE BARE-POINT.

Contrat n° 8592. *Thunder Bay Contracting Co.* Construction à butte en moëllons bruts. Longueur, 3,200 pieds. Largeur au niveau de l'eau, 48 pieds. Hauteur au-dessus du niveau de l'eau, 8 pieds.

On a commencé ces travaux le 9 mai 1912, à partir de chaque extrémité simultanément. On a achevé presque entièrement la partie de l'extrémité du rivage sur une longueur de 1,625 pieds, à l'exception de l'assise du couronnement, comportant de 6 à 10 tonnes. On a exécuté cette partie de l'ouvrage en déchargeant les pierres d'un wagon amené au-dessus de l'ouvrage sur une monture de chevalets provisoires.

Pour la partie extérieure de l'ouvrage, on a transporté les matériaux à pied d'œuvre sur un chaland, et on a achevé l'exécution du massif central de pierraille de 1,155 pieds.

On a interrompu les travaux pour la saison le 7 décembre 1912.

Quantité de matériaux mise en œuvre pendant 1912-13:—

Massif central de pierraille.	152,492 tonnes.
Maçonnerie en moëllons bruts.	82,265

Ces travaux ont consisté dans la pose de pierres perdues contre l'extrémité sud ou extérieure de l'ouvrage appelé "le nouveau brise-lames", sur une longueur de 254 pieds, et sur une longueur de 208 pieds contre la face donnant sur le havre. Ils ont été exécutés pour empêcher l'affaissement que la nature sans tenue du fond pu produire. Cet ouvrage en pierres perdues contre la face extérieure du nouveau brise-lames, sur la longueur ci-dessus, a été exécuté en partie d'après les conditions portées au contrat primitif.

Commencés le 8 octobre 1912, les travaux ont été poursuivis jusqu'à leur interruption pour la saison le 13 décembre 1912, après avoir mis en œuvre 6,787 tonnes de pierres.

Les glaces ont empêché d'y pratiquer des sondages pour s'assurer de la stabilité de la construction, mais on pratiquera ces sondages aussitôt que possible, et l'on en fera connaître le résultat.

Quantité de pierres mise en œuvre pendant 1912-13, 6,787 tonnes.

Contrat n° 9286. *Thunder Bay Contracting Co.* Superstructure de béton, substruction de bois, fondement sur pilotis. Longueur, 2,730 pieds, largeur, 30 pieds, avec avant-bloc de 40 x 80 pieds pour l'érection d'un phare.

Des plan et devis laissant l'alternative du type d'ouvrages à adopter, avait été préparés et le type ci-dessus a été choisi. Après l'adjudication, on a donné l'autorisation de commencer les travaux le 28 novembre 1912.

Les travaux de l'enfoncement des pilots du fondement et du recépage des pilots à la hauteur voulue, ont été commencés le 8 février et achevés le 28 mars. On a employé trois moutons et une machine à recéper. On a enfoncé et recépé 3,767 pilots, ce qui donne un total de 149,574 pieds courants de pilotis.

On a commencé l'exécution de l'ouvrage par encaissement le 7 mars et 16 caissons sont en grande partie achevés.

Sommaire des dépenses.

1. Brise-lames de Pointe-Pelée, Port-Arthur.	$198,642 49
2. Pierres perdues au nouveau brise-lames, Port-Arthur	9,501 80
3. Prolongement du nouveau brise-lames, Port-Arthur	76,128 48
4. Dragage, havre principal, Port-Arthur.	120,965 27
5. Dragage, bassin de radoub ouest, Port-Arthur. . . .	23,546 46
6. Levé des plans et travaux de bureau, Port-Arthur. .	5,178 50
Total pour l'exercice 1912-13.	$433,963 00

W. E. Phin. Contrat n° 7,386, prolongé. Travaux commencés le 15 mai 1912, interrompus le 27 novembre 1912. But des travaux: améliorations en général et élargissement du havre.

DRAGAGE EXÉCUTÉ.

Localité.	Largeur.	Longueur.	Profondeur atteinte.	Matières.	Quantités extraites.	Prix unitaires.	Dépense totale.
	Pieds.	Pieds.	Pieds.		Vgs cubes.	$ c.	$ c.
1. Chenal d'accès à l'élévateur King	70	2,200	22	Argile et sable..	63,004	0 13	8,190 52
2. Poste d'amarrage, nouveau quai du C.N.R....	120	440	25	Argile et sable..	21,292	0 13	22,767 96
Enlèvement d'environ 150 pilots du vieux quai, prix *in globo*....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100 00
3. Elargissement de l'extrémité nord du chenal d'accès au quai à charbon	575	2,300	25	Argile et sable .	629,244	0 13	81,801 72
4. Angle près de l'élévateur "B"	320	1,260	25	Argile et sable .	77,590	0 13	10,086 70
				Roches erratiq..	3	2 00	6 00
5. Roc, près de l'élévateur, baie du Tonnerre.. ..	Irrégul.	.. ..	25	Roc feuilleté....	4,608	0 60	2,764 80
				Argile et sable..	2,988	0 13	388 44
6. Poste d'amarrage du bureau de la commission des grains, à l'emploi de l'élévateur, y compris fondations du crib	70	1,100	19	Argile et sable..	34,432	0 13	4,476 16
Matières éjectées.....	. .. .	.....	.....	Argile et sable..	6,430	0 8⅔	557 27
7. Dragage en face du quai à charbon du C.N.R....	40	400	22	Argile et sable..	1,506	10 hrs à $44...	440 00
					841,197		111,579 57

BASSIN DE RADOUB OUEST.

Contrat n° 9122. *Great Yakes Dredging Co.* Travaux commencés le 14 octobre 1912, interrompus le 10 décembre 1912. But des travaux: pour achever l'aménagement d'un poste d'amarrage le long du mur de revêtement du bassin de radoub ouest du chantier de construction navale de la Ship Building Co.

Les dragages ont été divisés en deux classes: matières dures et matières molles, la première se composant d'argile, de tuf, de gravier et de roches erratiques, et la seconde d'argile et de sable.

Localité.	Longueur.	Largeur.	Profondeur atteinte.	Matières.	Quantités extraites. verges cubes (cubage au chaland).	Prix unitaires.	Dépense.
						c.	$ c.
Poste d'amarrage au bassin de radoub ouest	680	140	17 pieds.	Argile et sable	18,771	20	3,754 20
	800	90		Argile, tuf, gravier et roches erratiques..	31,194	62½	19,496 25
					49,965		23,250 45

Dragues *N° 1* et *N° 13*. Distance aux décharges, 1½ mille. On n'employa pas les dragues du ministère. Différence entre l'état fourni par l'inspecteur et l'évaluation d'après les mesurages après l'exécution des travaux:—

Localité.	Etat fourni par l'inspecteur (cubage au chaland).	Cubage *in situ*.	Facteur d'expansion.	Cubage au chaland.
Poste d'amarrage au bassiu de radoub ouest	49,965	35,800	1·4	50,120

Ces travaux n'ont été exécutés qu'en partie, vu que là où existait le roc solide, le godet glissait et la drague était impuissante à l'enlever, ce qui a nécessité l'interruption des travaux.

PORT-ARTHUR.

Bassin de radoub ouest.

Le système d'égout à travers le terrain environnant le bassin, a été complété en ce qui concerne les édfices actuellement complétés.

Les tuyaux principaux pour le service de l'eau ont été posés partout à partir du tuyau principal de la ville.

Le mur de revêtement, à partir de l'entrée, a été complété, donnant au revêtement une longueur totale de 890 pieds.

Un système de télégraphe d'alarme pour le feu, raccordé avec celui de la brigade du feu dans la ville, a été installé au complet.

Vingt-neuf blocs de quille additionnels en béton ont été construits sur le lit du bassin.

On a fait l'acquisition de deux autres grues mobiles à vapeur, d'une capacité de 10 tonnes chacune.

Trois *slips* de lancement, de 24 pouces par 24 pouces par 75 pieds ont été livrés sur le terrain du bassin pendant l'été de 1912.

Plusieurs bâtisses ont été construites et la plus grande partie des machines a été installée conformément au contrat.

Pour compléter le contrat et tout l'outillage requis, la compagnie devra construire ou compléter les bâtisses suivantes:—1 fonderie, de 120 pieds par 65 pieds, en acier et en brique, avec les machines requises; cette bâtisse est actuellement en cours de construction; 1 boutique de forgeron, de 100 pieds de longueur par 60 pieds de largeur, avec les machines nécessaires; une partie de cette forge ne sera que d'un service temporaire; 1 atelier pour les patrons et un magasin. Cette bâtisse sera à trois étages et aura 85 x 35 pieds; la couverture sera en composition, on devra y installer les machines nécessaires; 1 entrepôt, de 100 pieds par 60 pieds, d'un seul étage, en acier et brique, avec une fondation et un plancher en béton; la bâtisse devra être pourvue de tout l'aménagement intérieur requis; 1 bâtisse permanente pour les pompes, à l'entrée du bassin de radoub, pour remplacer une bâtisse temporaire.

La compagnie doit commencer les travaux des bâtisses ci-dessus mentionnées aussitôt que la gelée sera disparue du terrain, et elle s'attend de compléter le tout vers le mois de novembre 1913.

Toutes les structures, érigées jusqu'à présent par la compagnie, sont solidement construites, et toutes les machines installées sont de la meilleure qualité et des types les plus modernes.

Les travaux exécutés jusqu'au temps présent sont comme suit:—1 bassin de radoub en béton solide, de 700 pieds de longueur par 98 pieds de largeur; 1 *slip* en acier pour le lit de construction, de 700 pieds de longueur avec une grue électrique *Gautry,* d'une capacité de 10 tonnes; une voie ferrée parcourant tout le terrain des travaux; 1 système d'aqueduc et un système d'égoût; 1 système de télégraphe d'alarme en cas de feu; 1 mur de soutènement de 890 pieds de longueur à partir de l'entrée; 1 grue stable, supportée sur des montants, d'une capacité de 80 tonnes, avec la bâtisse et les machines nécessaires; 3 grues mobiles pour le chantier des travaux; 1 yatch à gazoline, de 45 par 10 par 5 pieds, avec une machine de 4 cylindres.

Une clôture de 8 pieds de hauteur entourant le terrain.

PORT-BRUCE.

Port-Bruce est situé à l'embouchure du ruisseau de la Barbotte, dans le comté d'Elgin, sur la rive nord du lac Erié, et à environ 5 milles au sud d'Aylmer. 150 habitants. Sa principale industrie consiste dans la pêche, et à ce point de vue, il occupe une position importante.

Pendant la session dernière du Parlement, on a voté la somme de $1,800, pour l'achèvement du prolongement du quai ouest et pour la réparation et le renouvellement d'une partie des deux quais, et le 10 avril 1912, on a reçu l'autorisation de commencer les travaux.

Les travaux ont été commencés le 14 août 1912, et ils ont été poursuivis jusqu'au 8 mars dernier, période pendant laquelle on a ménagé un espace supplémentaire pour le débarquement, d'une longueur de 230 pieds sur le côté ouest du havre, en démolissant les pilots du fondement du vieil ouvrage pour y construire une superstructure par encaissement de 14 pieds de largeur et amenée à une hauteur approximative de 4 pieds au-dessus du niveau des basses eaux, ouvrage qu'on a ensuite planchéié. En autre, on a achevé un prolongement de 92 pieds de longueur à l'extrémité du quai ouest, lequel prolongement on a chargé de 45 cordes de gravier et en partie planchéié.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé 43,800 pieds m.p. de bois de châtaignier, de pin et de chêne blanc, et 383 livres de fer.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $1,798.87.

Dragage.

Durant la dernière saison, le dragage fait à cet endroit par la drague du gouvernement *Sir Richard,* du 2 au 28 novembre, consista à creuser l'entrée du chenal entre les quais jusqu'à une profondeur de 12 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, et à assurer une profondeur de 9 pieds, au-dessous du niveau de l'eau basse vers l'extrémité intérieure du dit chenal.

A l'achèvement de l'ouvrage, les dimensions des travaux exécutés formaient une étendue approximative de 150 pieds de longueur, 50 à 60 pieds de largeur par 12 pieds de profondeur, et une deuxième étendue de 125 pieds de longueur, 30 pieds de largeur par 9 à 12 pieds de profondeur.

Comme résultat de ce dragage on a obtenu un chenal d'environ 800 pieds de longueur, 60 pieds de largeur et de 9 à 12 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse.

La quantité totale des déblais enlevés a été de 5,800 verges cubes, mesure de chaland, de sable, de gravier et d'argile.

PORT-BURWELL.

Le village de Port-Burwell est situé à l'embouchure de la petite rivière de la Loutre, sur la rive nord du lac Erié, à 22 milles à l'est de Port-Stanley. C'est le terminus d'une ligne secondaire du chemin de fer du Pacifique-Canadien, et un havre de refuge, à 51 milles du port d'Ashtabula, Ohio, avec lequel Port-Burwell fait un com-

merce considérable. Le bateau qui fait le service du transport des wagons de la *Pennsylvannia Ontario Transportation Company,* entre ce port et Ashtabula, a transporté pendant la saison de 1912, 10,722 wagons ,contenant un volume total de 440,007 tonnes de marchandises. 350 habitants environ. Les droits douaniers perçus pendant la saison dernière se sont élevés àenviron $200,000. C'est un petit lieu de pêche très fréquenté pendant l'été.

A la session dernière du Parlement, on a voté la somme de $100,000, pour les améliorations de ce havre.

Le 30 mars 1911, on a passé un marché avec M. M. J. Hogan ,de Port-Colborne, Ontario, le chargeant de l'exécution d'un brise-lames de 1,200 pieds de longueur pour le prix de $157,000; les travaux étaient en cours d'exécution au commencement de l'exercice dernier, et ils ont été poursuivis jusqu'à la fermeture de la navigation le 30 novembre 1912.

Le plan d'exécution de ce brise-lames montre un ouvrage par encaissement à parements jointifs, de 20 pieds de largeur et de 24 pieds de hauteur, et chargé de pierres dans sa partie au-dessous du niveau de l'eau, et avec une superstructure exécutée d'un seul bloc de béton.

Au 30 novembre dernier, on avait mis en œuvre 1,100 pieds courants de la substruction, chargée de pierres, et 820 pieds courants du monolithe. Une forte tempête survenue dans le mois de juillet dernier, a détruit en partie un tronçon de 100 pieds de longueur de la substruction, avant qu'on l'eût chargée de pierres; il faudra enlever ce caisson au printemps, pour le remplacer par un autre. Cet accident et les grands vents qui ont prévalu durant la saison dernière, ont retardé considérablement les travaux et rendu impossible leur achèvement à la date stipulée au contrat; en sorte que, on a accordé à l'entrepreneur un délai au 1er juillet prochain pour l'achèvement des travaux. La partie de l'ouvrage achevée a été très bien exécutée.

L'établissement de ce brise-lames a été déjà d'un grand secours au bateau qui transporte les wagons en ce lieu, surtout dans le chenal d'accès aux quais pendant les tempêtes.

Restauration.

On a exécuté durant la saison la restauration des ouvrages, qui a consisté dans la construction d'une palée défensive de 275 pieds de longueur, entre l'extrémité du quai ouest et l'extrémité nord du brise-lames en cours d'exécution. Une tempête survenue en septembre dernier, endommagea tellement un tronçon de 60 pieds de longueur de cette palée, qu'on a dû l'enlever cet automne, et consolider le reste de la palée au moyen de pieux supplémentaires.

La dépense totale pendant l'exercice 1912-13, s'est élevée à $65,188.18.

PORT-BURWELL.

Dragage.

Les travaux de dragage exécutés durant la dernière saison consistèrent en ouvrage fait par les dragues du gouvernement *Québec* et *Sir Richard.* La première a été mise à l'œuvre depuis le 16 jusqu'au 25 avril, la deuxième depuis le 10 au 24 octobre, respectivement.

Le but de ces travaux a été de faire disparaître plusieurs battures qui s'étaient formées dans le chenal extérieur et limitaient la profondeur d'eau à environ 16 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

A l'achèvement du dragage, les dimensions des travaux finis comprenaient une longueur de 750 pieds, une largeur de 30 pieds à la base de la tranchée, et une profondeur de 20 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. On a dragué, en tout, 9,100 verges cubes, mesure de chaland, de sable, d'argile et de terre.

PORT-COLBORNE.

Port-Colborne, comté de Welland, est situé sur la rive nord du lac Erié, à la tête d'amont du canal Welland, à environ 20 milles à l'ouest de la ville de Buffalo, N.-Y. C'est par conséquent une localité importante pour le transport des grains et autres produits de l'ouest aux ports du fleuve Saint-Laurent.

Le 10 avril dernier, on a autorisé la dépense de $17,000, pour la réparation de la tête du brise-lames est en ce lieu. Les plans et devis ont été préparés, soumis et approuvés et les soumissions ont été proposées, mais aucune soumission n'a été reçue.

Les travaux consisteront dans la reconstruction de la tête du brise-lames est, sur une longueur de 75 pieds 6 pouces et une largeur de 59 pieds, à une hauteur de 12 pieds, le tout en béton.

Nulle dépense.

PORT-FINDLAY.

Port-Findlay, district d'Algoma, est situé sur la rive nord du lac Huron, à 6 milles en aval de l'entrée de la rivière Sainte-Marie et à 30 milles au sud-est de Sault-Sainte-Marie.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense en régie de la somme de $6,600, pour la construction d'un prolongement au quai et d'un entrepôt en ce lieu.

Commencés le 20 mai dernier, les travaux ont été achevés le 10 mars dernier, et ils ont consisté dans la construction d'un "L" à l'extrémité extérieure du quai, se composant d'un ouvrage par encaissement de 50 x 24 pieds et dans la construction d'un entrepôt établi sur un fondement par encaissement à l'ancle formé par l'"L" et le côté est du quai.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé quelque 75,375 pieds m.p. de bois de pruche, 58,204 pieds m.p. de bois de pin, 3,158 pieds m.p. de bois de chêne, 4,793 livres de fer et 90 cordes de pierres.

La dépense pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $6,604.68.

PORT-HOPE.

Port-Hope, comté de Dunham, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 60 milles à l'est de Toronto, sur la voie du Grand-Tronc. Cette ville possède des industries importantes et il s'y fait un grand commerce de bois et de grains. 5,000 habitants.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense en régie de $9,000, pour la réparation du quai et des améliorations en ce lieu.

Commencés le 10 mai, les travaux ont été achevés le 31 mars, et ils ont consisté dans le remplage par encaissement de l'espace vide angulaire sur le côté ouest du brise-lames est, sur une longueur de 252 pieds 6 pouces et une largeur au maximum de 40 pieds; dans le renouvellement de la superstructure du quai est, sur une longueurs de 365 pieds et une largeur de 13 pieds, et dans la réparation du tablier sur un espace de 242 x 16 pieds, du côté est du quai de la Standard Ideal Co.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé quelque 13,025 pieds m.p. de bois de cèdre, 5,630 livres de fer, 722 verges cubes de pierres, 54,300 pieds m.p. de bois de pruche, 128,227 pieds m.p. de bois de pin, 9,000 bardeaux et 45 pieds m.p. de bois de chêne.

Dragage.

Le 30 mai dernier, on a autorisé l'exécution de certains travaux de dragage, laquelle avait été adjugée à la R. Weddell Co., pour le prix de $4.50 par verge cube de matières de la classe "A".

Commencés le 1er août dernier, les travaux ont été achevés le 2 décembre, et ils ont consisté dans le creusement du poste d'amarrage entre la jetée est et les quais de la

Standard Ideal Co., à une profondeur d'eau de 15 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'eau, sur une longueur de 485 pieds et une largeur moyenne de 65 pieds. On a aussi effectué des opérations de dragage à l'extrémité sud du quai de la Standard Ideal Co. Ces derniers travaux avaient été autorisés le 13 novembre et la société R. Weddell en avait été chargé pour le prix de 24 cents par verge cube (cubage au chaland). Ces travaux ont été achevés d'une manière satisfaisante, et dans leur exécution on a extrait quelque 6,190 verges cubes de roc, et 1,622 verges cubes d'autres matières.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $37,608.22.

PORT-ROWAN.

Port-Rowan, comté de Norfolk, est situé sur la rive nord du lac Erié, dans la baie intérieure de Long-Point, à 21 milles de Simcoe. C'est une station estivale très fréquentée et l'on expédie beaucoup de poisson de ce lieu. Un grand nombre de chaloupes à vapeur et de remorqueurs d'un faible tirant d'eau, se servent des quais continuellement, plus particulièrement pendant la saison d'été. C'est un havre de refuge pour les vaisseaux de ce genre. Les droits douaniers perçus pendant l'exercice 1911-12, se sont élevés à $1,027.92.

A la session dernière du Parlement, on a voté la somme de $4,100, pour la réparation et le renouvellement d'une partie du débarcadère en ce lieu, et le 10 avril 1912 on a reçu l'autorisation de commencer les travaux.

Commencés le 8 mai 1912, les travaux ont été poursuivis jusqu'au 3 décembre dernier, et ils ont consisté dans la construction de 12 massifs en béton établis sur pilotis; dans le renouvellement d'une grande partie des pièces de parement et du plancher, sur un tronçon de 82 pieds de longueur de l'extrémité extérieure du débarcadère; dans la pose de 177 pieds courants de défenses, et dans celle de 74 charges de glaise sur l'abord, et dans l'établissement d'un trottoir en bois de 30 pouces de largeur et de 230 pieds de longueur sur l'abord.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé 13,870 pieds m.p. de bois de châtaignier et de chêne, 2,610 livres de fer et 336 pieds courants de bois dans l'établissement du pilotis.

La dépense totale pendant l'exercice 1912-13, s'est élevée à $4,089.48.

PORT-STANLEY.

Port-Stanley est un havre de refuge important sur la rive nord du lac Erié, à l'embouchure du ruisseau de la Chaudière, dans le comté d'Elgin, à 8½ milles par voie ferrée de Saint-Thomas, et à 23½ milles au sud de London. C'est le terminus du chemin de fer Père-Marquette et de la *London and Lake Erie and Transportation Company.* C'est une station estivale très fréquentée. Sa population, d'environ 750 âmes, est considérablement augmentée l'été. Un grand traversier charbonnier, appartenant à la *Lake Erie Coal Company,* de Walkerville, Ontario, pouvant transporter 30 wagons, d'une capacité de 100,000 livres chacun, fait le service entre Port-Stanley et Conneaut, Ohio, effectuant en moyenne deux allées et venues en 30 heures. Pendant la saison de 1912, 403,000 tonnes de charbon ont été reçues dans ce port, par eau. C'est un port de douane, dont le revenu s'est élevé durant l'année dernière environ à $79,426.89. C'est le lieu de pêche le plus important du lac Erié, 15 remorqueurs étant employés dans cette industrie. C'est un port d'escale pour quatre lignes de navigation, transportant beaucoup de voyageurs et de marchandises. On y trouve un élévateur qui commande 100,000 minots en moyenne de grains chaque année. Les vaisseaux entrant dans ce port ont un tirant d'eau maximum de 18 pieds.

Pendant la saison de 1911, 517 bâtiments sont entrés dans le port avec un chargement collectif de 491,721 tonnes de marchandises. Outre les importations ci-dessus mentionnées, on transporte à ces quais le bois de construction, les traverses, les poteaux de clôture, etc.

A la session dernière du Parlement, on a voté la somme de $150,000, pour les améliorations du havre, et le 10 avril dernier, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $11,700, pour les réparations et le renouvellement en partie des quais.

Quai est.

On a rechargé de pierres, jusqu'au niveau de l'eau, l'extrémité extérieure de ce quai; on a placé des moises en chêne sur la palée qui avait été établie auparavant et des tirants en fer pour assujettir la palée au quai.

Quai ouest.

On a construit un tronçon de 190 pieds de longueur de la superstructure en béton armé et renouvelé un tronçon de 50 pieds du quai pour le reconstruire; on a employé 1,800 pieds courants m.p. de madriers de 2 pouces pour le planchéiage de l'extrémité extérieure du quai; construit un entrepôt de 8 x 8 x 20 pieds, et exécuté quelques réparations au tablier en général.

En outre, on a installé une machine de 20 chevaux vapeur pour le fonctionnement du mouton qui appartient au gouvernement, et pour les réparations de ce mouton. On a recouvert les côtés et le toit de l'entrepôt du ministère, au moyen de papier bitumé.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé quelque 20 livres de clous, 7,577 pieds m.p. de bois de pruche, 2,640 pieds courants de bois de tamarac pour la palée, 16,000 livres de fer et 166 tonnes de pierres.

Brise-lames.

Le 30 décembre 1911, on a passé un marché avec M. M. J. Hogan, de Port-Colburne, Ontario, le chargeant de la construction pour le prix de $210,316, d'un brise-lames de 1,200 pieds de longueur qui servira à protéger le côté est de l'entrée du havre.

Le plan d'exécution de cet ouvrage montre une substruction par encaissement à parements jointifs, chargée de pierres et une superstructure à monolithe de béton.

Commencés le 22 avril, les travaux ont été poursuivis jusqu'au 31 octobre dernier, date à laquelle le gros temps en a forcé l'interruption pour l'hiver. Les travaux exécutés jusqu'à cette dernière date, ont consisté dans la construction d'un tronçon de 400 pieds de longueur de la substruction, et d'une partie de deux caissons supplémentaires de 100 pieds de longueur chacun. Ces travaux n'ont pas été exécutés avec toute la célérité à laquelle on devait s'attendre; mais l'entrepreneur a prétendu que le mauvais temps et les grands vents qui ont prévalu pendant la saison, et la difficulté qu'il a éprouvée à se procurer la main-d'œuvre nécessaire, ont causé en grande partie le retard apporté dans l'exécution de l'ouvrage.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $72,828.49.

Dragage.

Durant la dernière saison, la *Windsor Dredging Company,* avec la drague *Pelletier,* a enlevé une quantité totale de 18,470 verges cubes, mesures de chaland, de sable, de terre et d'argile, et a fait disparaître partiellement plusieurs battures qui s'étaient formées dans le chenal et à l'entrée extérieure du port.

Le but de cet ouvrage a été d'assurer à la navigation une profondeur d'au moins 20 pieds, au-dessous du niveau de l'eau basse dans toute la longueur du chenal, et aussi d'élargir ce chenal.

A l'entrée extérieure et dans l'alignement du chenal, on a dragué une tranchée de 300 pieds de longueur, 30 pieds de largeur jusqu'à 22 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse. Dans le bassin de virage et à l'extrémité intérieure du havre, deux tranchées ont été creusées, l'une de 500 pieds de longueur, et l'autre de 350 pieds de longueur par 30 pieds de largeur chacune et 20 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse.

Les travaux de dragage ayant été commencés tard dans la saison et à cause de tempêtes de longue durée, on n'a pu faire qu'une petite partie de l'ouvrage projeté, mais à l'achèvement des travaux, le chenal se trouvait comme suit: dans le bassin de virage, il y avait un minimum de profondeur de 17.5 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse; entre les quais, sur une largeur de 50 pieds, et en dehors des quais, sur une longueur de 600 pieds par 200 pieds de largeur, on avait 19.0 pieds comme minimum de profondeur. A partir de ce point jusqu'à une distance de 200 pieds en dehors de l'alignement, il y avait un chenal de 100 pieds de largeur avec un minimum de 18.0 pieds de profondeur.

Les travaux de dragage ont été exécutés du 21 octobre au 9 décembre dernier.

Le coût de l'ouvrage a été comme suit:—

18,470 verges cubes, mesure de chaland, de sable, de terre et d'argile à 27 cents	$4,986 90
Inspection	147 30
Total	$5,134 20

PROVINCE-BAY.

Providence-Bay, comté d'Algoma, se trouve sur la rive sud de l'île Manitoulin, lac Huron, à environ 12 milles au nord-ouest de la baie Michel, à 30 milles de Manitowaning et à 25 milles de Gore-Bay. 300 habitants. C'est l'un des principaux ports de l'île, où il se fait un commerce considérable de poisson et l'on y trouve une scierie. Tous les steamers faisant le service local y font escale.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense de $16,500 pour la construction d'un prolongement au quai. Le premier contrat avait été passé le 25 décembre 1910, avec M. C. H. Sherwood, de Port-Arthur, pour le prix de $13,438 et M. Sherwood a commencé les travaux le 28 mai 1911, et il les a poursuivis jusqu'au 24 juillet 1911; mais à cette date un ouragan produisit l'affaissement du premier caisson de l'ouvrage de 20 à 80 pieds, qui avait été mis en place et chargé de pierres. Cette calamité obligea M. Sherwood de demander la résiliation de son contrat, et il offrit de transférer au ministère l'ouvrage exécuté et les matériaux à pied d'œuvre, au prix de revient.

Le 19 juin dernier, le ministère résolut d'accepter l'offre de M. Sherwood, et les plans et devis ont été préparés pour d'autres soumissions.

Le 29 octobre dernier, on a soumis les nouveaux plans et devis et l'exécution de l'ouvrage a été adjugée à M. E. V. H. White, pour le prix de $21,480. Ces travaux n'ont pas encore été commencés.

Ils consisteront dans le prolongement du quai actuel sur une longueur de 294 pieds 6 pouces et une largeur de 20 pieds, se composant d'une double rangée de pilotis jointifs avec remplissage de pierres à l'entre-deux, sur une longueur de 160 pieds et une largeur de 20 pieds avec un avant-bloc de 40 x 32 pieds.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $10,516.50.

RED-BAY.

On trouve à Red-Bay, comté de Bruce, à 12 milles de Wiarton, la station de chemin de fer la plus rapprochée, un havre très sûr sur la rive du lac Huron de la péninsule de Bruce.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense en régie de la somme de $3,000 pour l'exécution d'un quai en ce lieu.

Commencés le 18 juin, les travaux ont été achevés le 5 septembre, et ils ont consisté dans la construction d'un appontement à caissons et travées, de 141 pieds de longueur et de 14 pieds de largeur; la longueur de chacune des travées est de 16 pieds, et les dimensions des caissons sont de 30 x 20 pieds, avec une chaussée d'accès en enrochements de 75 x 14 pieds.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé quelque 3,267 livres de fer, 10,576 pieds m.p. de bois de pin, 6,559 pieds m.p. de bois de cèdre et de tamarac, 21,068 pieds m.p. de bois de cèdre et 17,110 pieds m.p. de bois de bouleau, d'érable et de pruche.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $2,020.36.

RICHARD'S-LANDING.

Richard's-Landing, district d'Algoma, est un petit village située sur la rive nord de l'île Saint-Joseph, dans la baie Georgienne, à 9 milles par eau de Desbarats, la station de chemin de fer la plus rapprochée. 350 habitants.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense en régie de la somme de $1.000, pour la réparation de l'appontement en ce lieu.

Les travaux ont été exécutés du 3 au 8 juin, du 24 au 31 août, du 2 au 30 septembre, et du 4 au 11 octobre, et ils ont consisté dans la réparation du tablier de l'appontement et dans la construction d'un entrepôt pour l'emmagasinage du foin, de 24 x 40 pieds, à l'extrémité est de l'ouvrage.

Dans l'exécution de ces travaux on a employé quelque 4,300 pieds m.p. de bois de pin, 264 pieds m.p. de bois de sapin, 440 livres de fer, 138 pieds de bois de tamarac, 294 pieds m.p. de bois de cèdre, 9,323 peds m.p. de bois de pruche et 440 pieds courants de pièces de bois de pruche.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $996.22.

RIVIÈRE-AUX-RATS—GARE DE MEATH.

Pont du chemin de fer du Pacifique-Canadien.

On a fait l'examen de l'emplacement d'un nouveau pont sur la rivière aux Rats, là où la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien se propose de démolir le pont de chevalets oblique, de 600 pieds de longueur, construit il y a quelque 20 ans, et qui croise le pont public. Le passage à niveau en ce lieu, étant très dangereux, on a l'intention de détourner le tracé de façon à franchir la rivière un peu au-dessous de l'emplacement primitif, à un demi-mille en aval; mais sans changer autrement les circonstances de construction. Le nouveau pont consistera en une arche de 80 pieds en poutres de tôles à demi-pont, établi sur des culées en béton. Les plan et devis du nouveau pont ont été approuvés par un arrêté en Conseil du 15 juin 1912. Aucun rapport sur l'exécution de cet ouvrage n'a encore été soumis.

RIVIÈRE DU SUD.

La drague du gouvernement *Mattawa,* a travaillé dans le chenal de la rivière du Sud, lac Nipissing, du 20 mai au 3 août, et elle a pratiqué deux tranchées à l'embouchure de cette rivière sur un développement de 3,992 pieds, et deux autres tranchées à partir de l'embouchure de la rivière sur un développement de 3,210 pieds et une largeur de 30 pieds pour faciliter la navigation aux basses eaux.

On a extrait un volume de 40,310 verges cubes d'argile sableuse et d'alluvions, (cubage au chaland) en sus de 5 pour 100 de surcroît de charge, soit 37,280 verges cubes (cubage *in situ* d'après l'évaluation faite en janvier 1913), à une profondeur de 14 pieds ,au plafond, matières qu'on a déversées à une distance variant de ¾ à 2 milles de l'embouchure de la rivière.

RIVIÈRE ESTURGEON.

La drague du gouvernement *Mattawa,* a travaillé à l'embouchure de la rivière Esturgeon, lac Nipissing, du 2 septembre au 9 novembre, et elle a pratiqué deux tranchées sur un développement de 4,781 pieds et une largeur de 30 pieds, sur le côté du chenal, de façon à offrir un passage plus facile au chenal dragué à partir du lac Nipissing et pour rendre ce passage plus sûr aux bateaux pendant le gros temps.

On a extrait un volume de 36,075 verges cubes d'argile sableuse et de sable mouvant (cubage au chaland), en sus de 5 pour 100 de surcroît de charge, soit 32,693 verges cubes (cubage *in situ* d'après l'évaluation faite en janvier 1913), à une profondeur de 15 pieds, au plafond, matières qu'on a déversées en eau profonde à 1½ mille de la tranchée.

RIVIÈRE ESTURGEON—PASSAGE ORIENTAL.

Pont du chemin de fer Canadien-Nord-Ontario.

Le pont en cours d'exécution par la Compagnie du chemin de fer Canadien-Nord d'Ontario, sur la rivière Esturgeon, (passage oriental), district de Nipissing, Ontario, à la borne milliaire 249.9 d'Ottawa, d'après les plans et devis approuvés par un arrêté Conseil du 7 décembre 1912, a été entrepris en mars.

RIVIÈRE ESTURGEON,—PASSAGE DU MILLIEU.

Pont du chemin de fer du Canadien-Nord d'Ontario.

On a fait l'examen de l'emplacement d'un noueau pont sur la rivière Esturgeon, (passage occidental) dans le canton de Field, district de Nipissing, Ontario, à la borne milliaire 257.6 d'Ottawa. Ce pont en projet du chemin de fer du Canadien-Nord-Ontario, consistera en deux arches en poutres de tôles, à demi-pont, de 115 pieds 6 pouces de longueur, et une arche centrale en poutres de tôles, à demi-pont, de 120 pieds 4 pouces; il sera établi sur piles et culées en béton, et offrira un passage utile de 20 pieds au-dessus du niveau des basses eaux, et de 10 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux ordinaires. Les plans et devis de ce pont ont été approuvés le 20 septembre 1912, sous condition que la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord-Ontario, prendrait des mesures efficaces pour parer à tout inconvénient que l'exécution des piles et des batardeaux pourraient causer au flottage, et se chargerait des frais plus tard de la construction d'un pont mobile en ce lieu, ou agrandirait le passage au-dessous du pont, de façon à pourvoir aux besoins de la navigation.

RIVIÈRE NATION DU SUD.

Traverse Clairmont.

La traverse Clairmont, sur la rivière Nation du Sud, comté de Russell, est située à 8 milles en bas de Casselman.

En 1910, il est survenu un éboulis de terrain à ce dernier endroit.

On a enlevé en 1910 cinquante pour cent des obstacles produits par cet éboulis, et 30 pour 100 en 1911; cet ouvrage n'a pu être alors terminé parce que le montant voté était épuisé. Les travaux furent complétés en 1912. Du 11 septembre au 30 novembre, on a enlevé 2,765 verges cubes de terre glaise, de manière à élargir le chenal à l'eau basse pour faciliter la navigation des bateaux, et donner plus d'espace à l'écoulement des eaux de la rivière durant les inondations.

Montant dépensé jusqu'au 31 mars, $1,894.29.

RIVIÈRE OTTAWA, MATTAWA.

Pont du chemin de fer du Pacifique-Canadien.

On a reconstruit le pont du chemin de fer du Pacifique-Canadien, qui franchit la rivière Ottawa à Mattawa, Ont., d'après les plans et devis approuvés par un arrêté du Conseil du 11 janvier 1911. Ce pont a été presque achevé pendant l'exercice révolu le 31 mars.

RIVIÈRE RIDEAU, HOGS-BACK.

Pont du chemin de fer du Pacifique-Canadien.

On a reconstruit le pont du chemin de fer du Pacifique-Canadien, qui franchit la rivière Rideau, à Hogs-Back, Ont., d'après les plans et devis approuvés par un arrêté du Conseil du 28 septembre 1912. Ce pont a été presque entièrement achevé pendant l'exercice révolu le 31 mars.

RIVIÈRE SAUGEEN.

La rivière Saugeen se jette dans le lac Huron, à environ 32 milles de Walkerville et à 43 milles de Sarnia. A l'embouchure de la rivière se trouve la ville progressive de Southampton. Le havre à l'embouchure de la rivière sert à un grand nombre de remorqueurs; c'est un havre de refuge important pour les vaisseaux d'un tirant d'eau maximum de 10 pieds. Une quantité considérable de poisson est expédiée de ce port et la pêche l'année dernière a été évaluée à $38,000.

A la session dernière du Parlement, on a voté la somme de $1,000, pour la réparation des jetées nord et sud et le 10 avril 1912, on a reçu l'autorisation de dépenser cette somme. Le 21 juin 1912, cette allocation a été suppléée par une somme de $200, et le 7 octobre 1912 par une autre de $150, formant une somme totale disponible de $1,350.

Commencés le 1er mai, les travaux ont été poursuivis jusqu'au 26 octobre 1912, et ils ont consisté dans le renouvellement de plusieurs pièces de parement et de 100 pieds carrés de la plate-forme de la jetée nord; dans l'enfoncement d'un tronçon de 20 pieds de la palée; dans le renouvellement de 60 pieds de la pièce de ceinture, et dans la pose de 200 verges cubes de pierres de lest, et en outre, dans le renouvellement de 420 pieds carrés de la plate-forme de la jetée sud et du débarcadère.

Ces travaux ont mis ces ouvrages dans un assez bon état, et pendant une crue subite du printemps dernier, la jetée sud a été endommagée considérablement; mais on a été empêché de faire l'examen de l'ouvrage par les hautes eaux.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé 16,658 pieds m.p. de bois de pruche et de hêtre, 3,436 pieds m.p. de bois de chêne, 17½ cordes de pierres et 1,707 livres de fer.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $1,287.56.

RIVIÈRE SYDENHAM.

Dragage.

Dans son travail d'approfondissement des chenaux d'approche des quais, à sept endroits différents, situés sur les branches est et nord de la rivière, la *Chatam Dredging Co.*, a enlevé 3,734 verges cubes de terre, de sable et de gravier, mesurées sur place. Ce travail fut fait afin de fournir une profondeur d'eau suffisante pour les bateaux et les chalands ne tirant pas plus de trois pieds d'eau.

L'ouvrage dura du 7 au 20 septembre 1912, et le coût des travaux fut comme suit: 3,734 verges cubes de terre, sable et gravier à 25 cents, $933.50.

RIVIÈRE SYDENHAM ET CHENAL-ÉCARTÉ.

Le confluent des rivières Sydenham et Chenal-Ecarté se trouve à 2½ milles à l'ouest de la ville de Wallaceburg. A partir de Wallaceburg, le cours de la rivière Sydenham est large, profond et navigable; au-dessus de la ville, il se divise en deux branches dont l'une se dirige vers le nord jusqu'à Wilkesport, une distance de 14 milles, et l'autre vers l'est jusqu'à Dresdon, sur un développement de 15 milles.

La rivière Chenal-Ecarté sort de la rivière Saint-Clair et se dirige vers le sud-est par un chenal tortueux jusju'à une courte distance de Wallaceburg, où son cours

tourne vers le sud pour se jeter dans le lac Saint-Clair. Cette rivière n'a pas la largeur, ni la profondeur suffisantes pour permettre aux bateaux d'un tirant d'eau de 19 pieds de naviguer entre la rivière Saint-Clair et la ville de Wallaceburg. On se sert de ces cours d'eau plus particulièrement pour le transport des produits importés, comportant la betterave, le sucre brut et l'huile qui servent dans la raffinerie de Wallaceburg, et pour l'importation aussi du charbon, du bois et autres matériaux de construction, etc. Ces importations augmentent constamment et grossissent considérablement le revenu des droits douaniers perçus à Wallaceburg, et qui, pendant la saison de 191,0 se sont élevés à $231,957.64. Les améliorations de la rivière du Chenal-Ecarté entre Wallaceburg et la rivière Saint-Clair ont démontré jusqu'à l'évidence, qu'elles ont contribué non seulement à augmenter largement les importations, mais encore à l'établissement prochain du trafic avec l'ouest par cette route.

Comme la ville de Wallaceburg augmente rapidement en population et en importance, la navigation sur ces rivières prend en même temps une extension considérable. La population de la ville de Wallaceburg est de 4,000 âmes. La ville se trouve sur la ligne du chemin de fer Père-Marquette et c'est le point terminal du chemin de fer Chatham, Wallaceburg et Lake Erie, et on y trouve plusieurs grandes industries, comprenant entre autres une raffinerie de sucre, une autre de pétrole, une verrerie, etc., qui emploient environ 2,100 ouvriers. D'autres industries sont actuellement en cours d'établissement.

Entre le 29 août et le 4 septembre 1912, on a extrait un volume de 1,900 verges cubes d'alluvions et de sable pour approfondir le poste d'amarrage des bateaux de la *Dominion Sugar Company* de Wallaceburg.

RIVIÈRE THAMES.

La rivière Thames traverse la ville de Chatham, et à 18½ milles de cette ville, elle se jette dans le lac Sainte-Claire. A son embouchure un chenal de 8,100 pieds de longueur doit être entretenu libre d'obstruction jusqu'en eau profonde dans le lac. La nature du fond du lit du chenal étant de sable, ce chenal se remplit sans cesse, et par conséquent, il est nécessaire de le draguer presque chaque année pour y maintenir une profondeur de 12 pieds. Un trafic persistant existe sur la rivière entre son embouchure et la ville de Chatham et autres lieux moins importants, durant la période de navigation. La *Chatham Navigation Co.,* exerce le transport des voyageurs et des marchandises entre Chatham, Windsor et Détroit, faisant trois allées et venues chaque semaine. La profondeur maximum dans le chenal, jusqu'à Chatham, est de 12 pieds.

A la session dernière du Parlement, on a voté la somme de $4,000, pour curer la Tamise entre la ville de Chatham et l'embouchure de cette rivière, une distance de 19½ milles environ.

Commencés le 3 mai 1912, les travaux ont été poursuivis jusqu'à la fermeture de la navigation le 14 décembre. La machine d'extraction du bois fondrier a aussi travaillé quelque peu en ce lieu pendant le mois de mars 1913.

Pendant ces périodes, on a débarrassé la rivière du bois fondrier et autres obstructions sur un développement d'environ 4½ milles, et l'on a extrait quelque 2,595 pièces de bois fondrier, dont 10,027 pieds m.p. des grumes enlevées ont pu être utilisées et vendues à raison de $10 le M., réalisant la somme de $100.27, qu'on a portée à l'actif des dépenses de l'ouvrage. Vu la difficulté qu'on a éprouvée à se procurer la main-d'œuvre et l'outillage nécessaires pour la prompte exécution de ces travaux, on a cru bon d'acheter un nouvel outillage qui servira pour des travaux subséquents. Ces travaux ont été d'une grande utilité à la navigation sur cette rivière, et le résultat a prouvé d'une manière indubitable que non seulement l'enlèvement de ces obstructions écartait un danger réel pour les vaisseaux, mais aussi empêchaient la formation de bancs dans la rivière, qu'on aurait été obligé d'enlever par des dragages entraînant des frais considérables.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $3,682.13.

Dragage.

Durant la dernière saison, la drague du gouvernement *Ontario,* a été mise en opération dans cette rivière, du 27 mai au 22 juin et du 9 au 15 septembre 1912.

Le but de cet ouvrage était de creuser un chenal, de 150 pieds de largeur à la base, sur une profondeur de 14 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse.

Il a été impossible de compléter ces travaux parce qu'il n'y avait pas de drague disponible et appropriée à cet ouvrage. Le dragage qui a été fait, comprend une tranchée de 30 pieds de largeur par 2,690 pieds de longueur, un chenal de 100 pieds de largeur à la base, avec une profondeur de 14 pieds, sur une distance de 1½ mille.

Les quantités totales de déblais enlevés ont été de 9,200 verges cubes, mesure de chaland, de sable et d'argile.

RIVIÈRE TRENT ET DISTRICT DE NEWCASTLE.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense de $1,200, pour l'entretien et la manœuvre des glissoires et des estacades flottantes en cette région.

Le 6 novembre dernier, on a autorisé la dépense en régie de $1,000 sur cette somme, pour la réparation de la glissoire aux chutes Fénélon; mais après avoir examiné les dommages, on trouva que la glissoires et le barrage étaient dans un état de délabrement tel que les réparations étaient devenues inutiles.

Nulle dépense.

ROBIN'S-LANDING.

Robin's-Landing, comté de Northumberland, est situé sur la rive nord du lac Rice. Le quai sert au chargement des produits agricoles.

Le 8 août dernier, on a autorisé la dépense en régie de la somme de $260 pour la réparation du débarcadère en ce lieu.

Ces travaux ont été exécutés par le service du ministère des Chemins de fer et Canaux, et ils ont consisté dans le revêtement des massifs par des madriers en bois d'orme, dans la pose de nouvelles entretoises et dans le renouvellement du tablier.

RONDEAU.

Rondeau, havre de refuge important et port de douane, est situé à Pointe-aux-Pins, à environ 19 milles de Chatham et à 45 milles de Port-Stanley. C'est une station estivale très fréquentée et le terminus de l'embranchement Sarnia et Rondeau du chemin de fer Père-Marquette. Sa population de 125 âmes augmente à 600 environ durant les mois d'été. On a installé dans le bassin intérieur et sur le côté ouest du quai à charbon, un outillage considérable pour le déchargement des vaisseaux de la Lake Erie Coal Co. Ces vaisseaux font le service régulier entre Rondeau et Conneaut, Ohio. Approximativement 200,000 tonnes de charbon sont reçues chaque année en ce lieu, et les recettes douanières pendant l'exercice 1911-12 se sont élevées à $82,-912.28, et 183 vaisseaux avec un chargement de 142,742 tonnes de marchandises, le charbon non compris sont entrés dans le port. On y a fait aussi le commerce du poisson. Le tirant d'eau maximum des vaisseaux entrant dans ce port est de 18 pieds.

A la section dernière du Parlement, on a voté la somme de $2,500, pour la réparation des quais en ce lieu, et le 10 avril on a reçu l'autorisation de dépenser cette allocation.

Commencés le 25 avril, les travaux ont été poursuivis jusque vers la fin de la navigation le 9 novembre. Pendant cette période, on a exécuté les travaux qui suivent:—

Quai ouest.

Réparations en général des pièces de parement: renouvellement de 2,500 pieds carrés du tablier; renouvellement de trois bornes d'amarrage; réparation en général des longerons, des moises et de la plate-forme.

Quai est.

Renouvellement d'une borne d'amarrage; réparation de l'extrémité est du quai; réparation en général de la plate-forme.

En outre, on a posé 88½ cordes de grosses pierres sur une longueur de 600 pieds contre le brise-lames du côté du chenal, et contre l'extrémité extérieure du quai, pour empêcher l'érosion et on a rempli de pierres les cavités qui s'étaient produites dans les massifs est et ouest.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé 560 pieds courants de bois de chêne blanc dans l'ouvrage en pilotis, 23,729 pieds m.p. de bois de chêne blanc et de pin, 775 livres de fer et 88½ cordes de pierres.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $2,498.72.

ROSSEAU.

Rosseau, district de Parry-Sound, est situé à l'extrémité nord du lac Rosseau. C'est un lieu très fréquenté par les touristes.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense en régie de la somme de $300 pour les améliorations de l'appontement en ce lieu.

Les travaux ont été exécutés du 16 au 20 juillet, et ils ont consisté dans l'installation du système Siche d'éclairage au gaz, sur le quai et dans les entrepôts.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $165.

SAINT-WILLIAMS.

Saint-Williams est une municipalité située sur la rive nord du lac Erié et sur une ligne secondaire du chemin de fer du Grand-Tronc à 16 milles au sud-ouest de Simcoe et à 3½ milles au nord-est de Port-Rowan. C'est une station estivale très fréquentée, et elle se trouve dans le voisinage du célèbre lieu de chasse et de pêche de Longue-Pointe.

A la session dernière du Parlement, on a voté la somme de $2,600 pour la construction d'un quai en ce lieu, et le 10 avril 1912, on a reçu l'autorisation d'entreprendre ces travaux à la journée.

Commencés le 9 mai 1912, les travaux ont été achevés le 14 mars 1913.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé 850 livres de fer, 7,592 pieds m.p. de bois de chêne blanc, 8,300 pieds m.p. de bois de pin, 109 pilots de bois de chêne, 35 cordes de pierres, 55 verges cubes de gravier et 150 barils de ciment.

L'ouvrage expose une main-d'œuvre admirable et on s'attend à ce qu'il sera d'une grande utilité aux pêcheurs dans le voisinage.

La dépense total pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $2,510.62.

SARNIA.

Sarnia est une ville florissante qui est située sur la rive est de la rivière Saint-Clair, dans le comté de Lambton, à environ 3 milles au sud du lac Huron, et à 59 milles par voie ferrée de Londres. Sarnia est desservie par deux chemins de fer, le Grand-Tronc et le Père-Marquette. 10,000 habitants. C'est un port douanier où un grand nombre de vaisseaux font escale. Plusieurs grandes industries y sont installées dont la production augmente chaque année. Le tirant maximum des vaisseaux entrant dans ce port est de 21 pieds.

Dragage.

Durant la dernière saison, du dragage fut fait par la drague du gouvernement *Ontario,* aux endroits suivants:—

(*a*) Du 13 au 15 août, un chenal fut creusé jusqu'à l'extrémité extérieure du quai appartenant à la *Cleveland and Sarnia Saw Mills Co.,* nécessitant une tranchée de 18

pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse, de 20 pieds de largeur à la base et de 200 pieds de longueur.

(*b*) Du 29 juin au 12 août, un chenal fut creusé en face du nouveau quai de l'*Imperial Oil Co., Ltd.* A cet endroit une superficie de 675 pieds de longueur et de 80 pieds de largeur à la base, fut excavée jusqu'à une profondeur de 20 pieds au-dessous de l'eau basse.

Au premier endroit, 1,200 verges cubes de sable, mesurées sur les chalands, furent enlevées.

Au dernier endroit, on enleva 14,650 verges cubes de sable et de gravier, mesurées sur les chalands. En plus, un temps considérable fut employé pour enlever deux vieilles épaves qui se trouvaient en dedans de ce qu'on peut appeler la limite du havre.

Tous ces travaux, à l'exception de l'enlèvement des épaves, furent faits à la demande de la *Imperial Oil Co.,* qui consentit à payer $100 par jour, dimanches compris, pour l'outillage.

SAULT-SAINTE-MARIE.

Sault-Sainte-Marie, district d'Algoma, est situé à la tête de la rivière Sainte-Marie qui relie le lac Supérieur au lac Huron, sur la route des vaisseaux faisant le transport des marchandises venant de l'ouest et en destination de l'Atlantique. 18,000 habitants. Le trafic passant par le canal du Sault est énorme, si l'on considère qu'il est cinq fois plus grand que celui du canal Suez lequel est ouvert au commerce du monde entier.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense de $8,000, pour l'achèvement du prolongement au quai du gouvernement font l'exécution avait été adjugée à M. J. F. Boyd.

Ces travaux ont été achevés pendant le présent exercice.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense de $32,000, pour améliorer le quai Plummer qui constitue l'abord du quai du gouvernement. Les plans et devis pour ces travaux ont été préparés, soumis et approuvés, et leur exécution a été adjugée à M. John O'Boyle pour le prix de $24,480.

Commencés le 16 septembre et interrompus pour la saison le 30 décembre, ces travaux, repris en février, sont encore en cours d'exécution, et ils consistent dans la démolition de la vieille superstructure jusqu'à environ 20 pouces au-dessous du niveau des basses eaux; la confection de blocs en béton et la mise en place à nouveau de la plus grande partie des pierres du chargement.

Le 17 mai dernier, on a autorisé la dépense de $275, pour la réparation de la plateforme de l'abord.

Dragage.

Le 27 juin dernier, on a autorisé l'exécution de certains travaux de dragage qui avaient été adjugés à la *Soo Dredging Co.,* aux prix suivants par verge cube (cubage *in situ*): classe "A", $3.47; classe "B", 92 cents.

Commencés le 2 juillet, ces travaux ont été interrompus pour la saison le 2 décembre, et pendant cette période, on a extrait un volume 16,637 verges cubes de matières de la classe "A" et 37,431 verges cubes de la classe "B".

Le 20 août dernier, on a autorisé la *Soo Dredging Co.* d'enlever 6,000 verges cubes de matières (cubage *in situ*), au prix de 16 cents par verge cube pour la vase, et 75 cents par verge cube pour le tuf et les roches erratiques (cubage au chaland), à l'endroit des quais de la *Steel Corporation Co.*

Ces travaux ont été exécutés du 9 au 19 septembre et du 29 octobre au 1er novembre, et pendant cette période on a extrait un volume de 8,004 verges cubes de vase (cubage au chaland).

Le 19 septembre dernier on a autorisé la *Soo Dredging Co.,* de creuser un poste d'amarrage au nouveau quai Ontario, de 75 x 520 pieds, et à l'endroit du quai du bateau traversier, de 60 x 300 pieds, pour les mêmes prix que ceux stipulés au contrat passé avec cette compagnie.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $163,137.19.

SEAGULL.

Seagull ou campement du Matelot, district d'Algoma, est situé sur la rive sud-ouest de l'île Saint-Joseph, sur la rivière sainte-Marie, à environ 4 milles de Richard's-Landing. C'est une colonie agricole très populeuse et ce lieu était très fréquenté autrefois car il marquait la tête de la navigation vis-à-vis les rapides de Neebish.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense de la somme de $9,500 pour la construction d'un nouveau quai en ce lieu. Les plans et devis ont été préparés et soumis; puis on a reçu les instructions de ne pas entreprendre ces travaux pour le moment, mais de dépenser plutôt la somme de $1,500 en régie pour des améliorations au quai qui existe en ce lieu.

Commencés le 9 janvier, ces travaux ont été achevés le 31 mars, et ils ont consisté dans la construction d'un entrepôt de 18 x 40 pieds sur un fondement par encaissement établi le long du quai.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé quelque 748 livres de fer, 6,495 pieds m.p. de bois de pruche, 1,875 pieds m.p. de bois de pin, 1,325 pieds m.p. de bois de cèdre et 4,760 pieds m.p. de bois de pruche.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $1,489.27.

SEVERN-BRIDGE.

Severn-Bridge, comté de Simcoe, est situé sur la rivière Severn, à environ 3½ milles de Washago. La principale industrie en ce lieu est l'exploitation du bois de construction, et on y trouve deux scieries. C'est aussi le nom d'une station sur les chemins de fer du Grand-Tronc et du Canadien-Nord.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense en régie de la somme de $1,800 pour la construction d'un quai en ce lieu.

Commencés le 5 octobre, les travaux ont été achevés en mars, et ils ont consisté dans la construction d'un quai sur pilotis, de 96 pieds de longueur et de 12 pieds de largeur.

Dans l'exécution de ces travaux on a employé quelque 95 pilots en bois de tamarac, 135 pieds m.p. de bois de pin, 1,788 pieds m.p. de bois de pruche, 60 livres de fer et 75 poteaux de bois de cèdre.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $1,800.78.

RIVIÈRE SEVERN.

La rivière Severn, comté d'Ontario, naît à l'extrémité nord du lac Couchiching pour se jeter dans la baie Georgienne.

Le ministère entretient sur cette rivière à Washago deux barrages à vannes de décharge.

En octobre dernier, on a exécuté certains travaux pour enlever les obstructions du bras ouest de cette rivière et en juillet dernier on a enlevé un madrier défectueux dans les vannes du barrage.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense en régie de la somme de $900, pour la réparation des vannes du barrage; mais on résolut d'améliorer le système, et l'on a soumis un plan d'exécution pour la construction de deux barrages à vannes de décharge d'un type nouveau et l'élargissement des pertuis.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $61.35.

SHEGUINDAH.

Sheguindah, district d'Algoma, est situé sur la rive nord de l'île Manitoulin, à l'entrée du détroit de Haywood, et à l'extrémité ouest de la baie Sheguindah. Le village se trouve à 6 milles au sud de Little-Current et à 16 milles au nord de Manitowaning.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense en régie de la somme de $4,000, pour les réparations du quai en ce lieu.

Commencés le 1er août, les travaux ont été achevés le 22 novembre, et ils ont consisté dans l'exécution d'un pilotage jointif contre la face sud du quai, sur une longueur de 150 pieds, et dans le renouvellement des pièces défectueuses du tablier, des lisses et des moises; dans le remblayage en arrière du pilotage par des pierres, sur une largeur de 12 pieds, et dans la réparation et le peinturage de l'entrepôt.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé quelque 5,000 pieds m.p. de bois de pruche, 9,000 pieds m.p. de bois de pin, 3,774 livres de fer, 4,820 pieds de pilots en bois de cèdre, 2,000 pieds m.p. de bois de tamarac et 2,000 pieds m.p. de bois de cèdre.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $3,996.22.

SILVER-CENTRE.

Silver-Centre est un district minier situé dans le canton South-Lorrain, sur la rive nord du lac Timiskaming, 22 milles au sud de Haileybury, district de Nipissing. Durant l'année de 1912, le montant du trafic au quai de cet endroit s'est élevé à 441 tonnes de fret expédié et 911 tonnes de fret reçu.

A la dernière session du Parlement, il a été voté un montant de $2,500 pour exhausser et améliorer le quai public construit en 1908, dans le but de mettre ce quai à la hauteur requise par le réservoir d'emmagasinement des eaux à Timiskaming.

Les abords en pilotis et la partie sud de la tête du quai ont été exhaussés de 3 pieds, des pilotis ont été enfoncés, renforcés par des liernes et des chapeaux; on a aussi posé un plancher pour le prolongement du hangar pour le fret. L'ouvrage commencé le 15 août a été discontinué le 7 novembre à cause du manque de fonds nécessaires. On s'est procuré les matériaux requis pour exhausser l'autre partie du quai, construire un nouvel entrepôt et poser des garde-corps. Ces travaux seront exécutés durant la prochaine saison, et on exhaussera en même temps les approches en pierre et on placera des estacades solides pour empêcher tout dommage par les glaces.

Montant dépensé jusqu'au 31 mars, $2,581.05.

SOUTHAMPTON.

(Ile Chantry.)

Southampton est une municipalité florissante, située à l'embouchure de la rivière Saugeen, dans le comté de Bruce, sur la rive est du lac Huron, à 32 milles de Walkerville, le chef-lieu. C'est le terminus du Grand-Tronc et un havre de refuge. 2,500 habitants. C'est une station estivale très fréquentée. Les produits d'exportation comportent le bois, les traverses de chemin de fer, les poteaux de cèdre et le bois de chauffage. On trouve dans le port un tirant d'eau de 12 pieds.

A sa session dernière, le Parlement a attribué la somme de $1,750 pour la réparation et le renouvellement de certaines parties des brise-lames qui ont été établis entre la terre ferme et l'île Chantry et de plus, pour la réparation nécessaire du débarcadère, et le 10 avril 1912 on a reçu l'autorisation de dépenser cette somme.

Commencés le 1er mai, les travaux ont été interrompus le 11 octobre dernier, et ils ont consisté dans le renouvellement d'un tronçon sur le côté sud des brise-lames de l'île Chantry, de 132 pieds de longueur, de 14 pieds de largeur et de 9 pieds de hauteur. En outre, on a exécuté quelques légères réparations au débarcadère qui ont consisté particulièrement dans le consolidement au moyen de grosses pierres de la partie de l'ouvrage qui avait été affouillée.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé 33,151 pieds m.p. de bois de pruche et 1,952 livres de fer.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $1,749.46.

SOUTH-LANCASTER.

South-Lancaster, comté de Glengarry, se trouve sur la ligne du chemin de fer du Grand-Tronc, à 1 mille de Lancaster. Ce village possède un bureau de poste, deux magasins, une hôtellerie, une tannerie et un moulin à scie. 150 habitants.

On n'a fait que quelques légères réparations au quai en ce lieu pendant l'exercice, qui ont entraîné une dépense de $25 et qui ont mis l'ouvrage en bon état.

Dragage.

South-Lancaster, comté de Glengarry, se trouve à un mille au sud de la gare Lancaster sur le chemin de fer du Grand-Tronc, à 54 milles à l'ouest de Montréal. Ce village est desservi par la poste et compte deux magasins, une hôtellerie, une tannerie et un moulin à scie. 800 habitants.

Du 11 juin au 11 octobre, la drague *N° 3*, appartenant à MM. Fallon Frères, a dragué en forfait à South-Lancaster pour approfondir à 10 pieds, sur une largeur de 120 pieds, le chenal d'accès au quai du gouvernement en ce lieu. On a enlevé quelque 49,980 verges cubes *in situ* (chiffre réduit à 38,634 verges cubes, vu que le dragage avait dépassé le plafond), qu'on a déversés à 1 mille au large. Largeur des tranchées, de 17 à 30 pieds; profondeur, de 2 à 8 pieds; développement, 8,165 pieds courants; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 973. Prix au contrat 17 cents par verge *in situ*. Dépense totale, $6,567.78.

SPRAGGE.

Le havre de Spragge, district d'Algoma, se trouve sur la rive nord du lac Huron près de l'embouchure de la rivière du Serpent. La ligne secondaire à Sault-Sainte-Marie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, passe à environ ¼ de mille au nord du havre. Il est situé à 96 milles à l'est de Sault-Sainte-Marie, et à 86 milles à l'ouest de Sudbury. MM. Waldie Frères y possèdent des scieries qui produisent annuellement 25 millions de pieds de bois. C'est un port d'escale pour les bateaux à vapeur de la *Northern Navigation Company.*

Dragage.

Le 19 avril dernier, on a autorisé l'usage de la drague départementale *Industrie,* pour extraire en ce lieu un volume de 83,000 verges cubes de déblais.

Commencés le 24 juillet, les travaux ont été achevés le 5 septembre et ils ont consisté dans l'amélioration de la chaussée d'accès au quai et dans l'approfondissement du bassin de virage en face du quai. En outre, dans l'ouverture d'une tranchée à l'extrémité ouest du tramway n° 1.

Dans l'exécution de ces travaux, on a extrait un volume de 99,393 verges cubes de déblais (cubage au chaland). Le surcroît des matières draguées, à savoir, 16,393 verges cubes, provenaient de la tranchée pratiquée à l'extrémité du tramway n° 1.

STURGEON-FALLS.

Sturgeon-Falls est un village d'une population de 2,200 âmes, situé dans le district de Nipissing, sur la ligne principale du chemin de fer Pacifique-Canadien, 24 milles à l'ouest de North-Bay, sur la rivière de l'Esturgeon à 5 milles de son embouchure, sur le lac Nipissing.

Le quai public construit en 1903-04 avait été exhaussé de quelques pieds pour la manutention du fret au niveau que l'on se proposait de donner au lac, élévation 643, et on avait fait en même temps certaines réparations. L'ouvrage commencé en 1911 fut terminé pendant la saison de 1912.

Les réparations faites du 17 mai au 11 juin comprirent l'élévation de l'entrepôt jusqu'à 2 pieds, pour le mettre au niveau du plancher du quai qui avait déjà été

exhaussé, et le nivellement de la route conduisant au quai pour arriver au juste niveau de ce dernier.

Plus tard, du 13 au 20 novembre, on fit de nouvelles réparations à la route, sur toute sa longueur de 225 pieds, en se servant de la terre provenant de l'excavation des fossés de chaque côté. A la suite du mur d'en arrière du hangar de 3 pieds de profondeur par 39 pieds, on a construit un lambrissage avec des madriers de 2 pouces, placés au niveau primitif du sol pour prévenir tout affouillement en arrière du hangar.

Montant dépensé jusqu'au 31 mars, $533.98.

La balance du montant voté pour 1912-13 devait être dépensée pour un prolongement du quai, servant à l'embranchement du chemin de fer que l'on se proposait de construire. Jusqu'à présent, la compagnie du chemin de fer n'a pas jugé à propos de construire cet embranchement, parce que le trafic n'était pas encore assez considérable.

SUMMERSTOWN.

Summerstown, village du comté de Glengarry, est situé sur le lac Saint-François, fleuve Saint-Laurent, à trois milles de la station Summerstown sur le chemin de fer Grand-Tronc, à 8 milles à l'est de Cornwall et à 6 milles à l'ouest de Lancaster. Les stations estivales des îles Stanley et Hamilton sont situées dans le voisinage. Ce village possède un bureau de poste, deux magasins et le service télégraphique et téléphonique. 150 habitants.

Le quai, construit en 1886-87, se compose de:

1. Un avant-massif en encaissement à parements jointifs, 120 x 20 pieds et de 15 pieds de hauteur, établi dans 9 pieds d'eau de profondeur aux basses eaux;

2. Un abord en enrochements de 90½ x 20½ pieds relié à l'avant-massif par une travée de 22 pieds;

3. Un hangar de 24 pieds 6 pouces x 30 pieds, érigé sur le côté ouest de l'abord;

4. Un parc à bestiaux près du hangar.

Pendant les mois de juillet et d'août, on a fait les réparations urgentes de ces ouvrages, qui ont consisté dans le renouvellement de la plate-forme en général, dans l'achèvement de l'entrepôt et dans le renouvellement d'une travée de 22 x 20 pieds entre l'abord et l'avant-massif.

Les travaux ont été exécutés à la journée.

Dépense, $199.96.

Dragage.

Du 21 mai au 31 juillet ,la drague *Challenge* du ministère, a dragué à Summerstown pour approfondir à 8 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'eau, et sur une largeur de 150 pieds, le chenal d'accès ouest ou d'amont au quai du Gouvernement.

On a enlevé 10,098 verges cubes de glaise et de tuf qu'on a déversées à une distance de 1½ mille au large. Largeur des tranchées, de 6 à 25 pieds; profondeur, de ½ à 6 pieds; développement, 6,096 pieds courants; nombre d'heures employées exclusivement au dragage, 410½.

SUNBRIDGE.

Sunbridge, district de Parry-Sound, village qui compte 500 habitants, est situé sur le lac Stoney et sur le chemin de fer du Grand-Tronc. On y trouve une fabrique de tonneaux et un moulin à scie.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense en régie de la somme de $2,500, pour la construction d'un appontement en ce lieu.

Commencés le 15 mai, les travaux ont été achevés le 24 juillet, et ils ont consisté dans l'exécution d'un appontement sur pilotis, de 72 pieds de longueur et de 16 pieds de largeur, avec une chaussée d'accès en enrochements, de 420 pieds de longueur et de 14 pieds de largeur au couronnement; en outre, dans la réparation du barrage par pilotis, à la sortie du lac Stoney ,au moyen d'nn remblayage en arrière de l'ouvrage, de fascines et de pierres, tout en laissant libre l'échelle aux poissons.

Dans l'exécution de ces travaux on a employé quelque 65 pilotis, 696 livres de fer, 144 pieds m.p. de bois d'épinette blanche, 4,373 pieds m.p. de bois de pin, 421 pieds m.p. de bois de bouleau, 2,320 pieds m.p. de bois de pruche, 1,336 verges cubes de pierres, et au barrage, 100 verges cubes de gravier et de roches.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $2,485.28.

THESSALON.

Thessalon, district d'Algoma, est situé sur la rive nord du chenal nord du lac Huron. C'est un centre important possédant plusieurs manufactures et scieries. Une grande quantité de bois de construction est expédiée de cet endroit. C'est un port où font escale les bateaux à vapeur de toutes les lignes de navigation. 1,400 habitants.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense de $16,400 pour l'achèvement d'un brise-lames en ce lieu, travaux qui avaient été adjugés le 23 novembre 1911 à M. David Porter, de Wiarton, pour le prix de $14,900.

Commencés le 1er avril, les travaux ont été achevés le 8 mai, et ils ont consisté dans la construction d'un brise-lames constitué par un ouvrage en encaissement chargé de pierres, établi entre trois petites îles rocheuses, dont celle du milieu divise le brise-lames en deux sections de 375 pieds et de 310 pieds de longueur respectivement; la largeur de ce brise-lames est de 16 pieds et il a été établi à une hauteur de 6 pieds au-dessous du niveau de l'eau.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $11,425.58.

THORNBURY.

Thornbury, comté de Grey, est une ville de 1,200 habitants, située à l'embouchure de la rivière Castor dans la baie Georgienne, et sur la ligne secondaire à Meaford du Grand-Tronc, à 8 milles de Meaford et à 14 milles de Collingwood.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense de la somme de $29,000, pour les améliorations du havre en ce lieu dont l'exécution avait été adjugée en premier lieu à MM. Cohan et Whitney pour le prix de $23,885, contrat qui a été subséquemment transféré à la société R. Weddell.

Repris le 1er avril et achevés le 15 juillet, les travaux ont consisté dans la construction d'une jetée s'étendant vers le sud à partir du mur de revêtement qui existe dans le havre, sur une longueur de 200 pieds et une largeur de 16 pieds, constitué par une substruction en encaissement et une superstructure en béton; en outre, dans la construction d'un brise-lames du même type, de 100 pieds de longueur et de 24 pieds de largeur pour protéger l'entrée du havre.

Le 13 juin dernier, on a autorisé l'exécution du bouchage de l'ouverture de 25 pieds de largeur qui existe entre l'extrémité de la vieille palée et le brise-lames nouvellement construit.

Ces travaux ont été exécutés à la journée, et ils ont consisté dans l'établissement d'une palée à pieux jointifs, consolidée par un ouvrage en pierres perdues.

Dragage.

Les travaux de dragage ont été effectués en ce lieu par la société R. Weddell, pour le prix de $15 par heure, et ils ont consisté dans l'enlèvement des débris de l'"L" à l'endroit du brise-lames intérieur, et dans le curage du chenal à l'intérieur du nouveau brise-lames. En outre, on a nivelé au moyen de gravier l'abord du brise-lames par encaissement donnant sur le côté sud-est du havre, là où le sable avait été emporté par les crues subites du printemps.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $9,260.10, dont $951, pour l'exécution du dragage.

TOBERMORY.

Tobermory, comté de Bruce, est situé sur le côté nord-ouest de la péninsule Saugeen, et c'est un abri sûr. Il est formé par les bras est et sud-ouest du lac; ce dernier s'étend de la pointe de terre où est établi le phare dans la direction du rumb O X O S, sur une distance de 900 verges, avec une largeur moyenne de 100 verges. La berge basse et formée de calcaire descend presque à pic tout au fond à 8 brasses d'eau; le fond est couvert de vase et on trouve la même profondeur dans tout ce bras, sauf près de son extrémité où l'on trouve un fond vaseux sur une distance de 120 verges à une profondeur de 18 pieds.

Le port est trop étroit pour permettre le mouillage et on est obligé d'attérir et afin de protéger les bâtiments, le gouvernement a construit des estacades directrices en ce lieu.

Le 21 août dernier, on a autorisé la dépense en régie de la somme de $75 pour le renouvellement des organeaux et des chaînes des estacades flottantes directrices, et dans l'exécution de ces travaux on a employé 10 boulons organeaux avec rondelles, 16 boucles d'amarrage et 1,197 livres de chaînes.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $77.25.

TORONTO.

Toronto, ville d'environ 400,000 habitants, est située sur la rive nord du lac Ontario. Le havre consiste en un bassin circulaire appelé baie de Toronto, de 1¼ mille de diamètre, séparé du lac par une île, anciennement une péninsule, de 6 milles de longueur. La baie forme un havre de refuge naturel, capable d'abriter un grand nombre de vaisseaux. On pénètre dans le havre par trois chenaux d'accès, à savoir: le chenal de l'est, le chenal de l'ouest et le nouveau chenal de l'ouest.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense de $195,000 pour les améliorations du havre de Toronto.

Le 8 juillet 1909, on a autorisé la dépense supplémentaire de $9,000 pour la construction d'un débarcadère par encaissement à l'endroit de chacune des jetées du nouveau chenal, ces débarcadères devant servir aux bateaux traversiers.

Le 21 septembre 1910, on a autorisé la dépense de $500 pour la construction d'un débarcadère à l'endroit de chacune des jetées, pour servir aux petites embarcations.

Le 20 novembre 1911, on a autorisé la dépense de $4,230 pour la pose de pièces de ceinture sur les côtés des jetées, donnant sur le chenal. Ces travaux, de même que l'établissement du nouveau chenal ont été presque entièrement achevés. La largeur de ce chenal est d'environ 400 pieds, et il offre une profondeur d'eau de 18 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'eau établie par la Commission du havre, et il a été constitué par deux jetées établies parallèlement; celle de l'ouest a une longueur de 2,535 pieds et celle de l'est une longueur de 2,035 pieds, avec une largeur de 20 pieds; la largeur de la jetée de l'ouest est de 30 pieds sur une longueur de 500 pieds. La jetée nord a une longueur de 2,235 pieds et une largeur de 20 pieds. Le ministère de la Marine et des Pêcheries a établi des feux de direction sur la jetée sud.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense en régie de $31,000, pour la pose de pierres dans le brise-lames de l'île et pour la construction en béton d'un tronçon de l'extrémité nord de la jetée est du chenal de l'est.

Ces travaux commencés le 6 mai, ont été achevés le 16 décembre et ils ont consisté dans le renouvellement en béton d'un tronçon de 300 pieds de longueur et de 21 pieds de largeur à l'extrémité nord de la jetée est, et dans la pose de pierres dans le brise-lames de l'île, où c'était nécessaire.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé quelque 2,541 tonnes de pierres, 3,074 livres de fer, 15,641 pieds m.p. de bois de pin, 2,160 pieds m.p. de bois de pruche, 2,655 barils de ciment et 182 pieds m.p. de bois de chêne.

Le 19 avril 1912, on a donné l'autorisation d'accorder un délai à la *R. Weddell Co.*, pour l'exécution du contrat de cette société par lequel les entrepreneurs s'étaient en-

gagés à construire un mur de revêtement de 800 pieds de longueur sur le côté nord du nouveau chenal de l'ouest, et un mur de revêtement de 1,000 pieds de longueur sur le côté sud de ce chenal, et l'on a extrait un volume de 160 milles verges cubes de matières.

Commencés en mai dernier, interrompus pour la saison le 31 décembre, repris le 14 avril et actuellement en cours d'exécution, ces travaux consistent dans la mise en place d'un ouvrage en encaissement de 746 pieds de longueur, sur le côté nord du nouveau chenal. En outre, dans le creusement des fondations pour l'établissement des caissons sur le côté sud du nouveau chenal. L'exécution du dragage est en grande partie achevée.

Dragage.

Le 26 avril dernier, on a autorisé l'exécution de certains travaux d'excavation à Hanlan's-Point, laquelle avait été adjugée à la *General Construction and Dredging Co.*, pour le prix de 15 cents par verge cube (cubage *in situ*).

Commencés le 12 mai, et achevés le 7 septembre, les travaux ont consisté dans le creusement d'un chenal d'une longueur approximative de 1,750 pieds et d'une largeur de 100 pieds, et d'un chenal d'accès au quai d'une longueur, de 500 pieds sur une largeur moyenne de 250 pieds, à une profondeur de 10 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'eau établie par la Commission du havre.

Dans l'exécution de ces travaux, on a extrait un volume de 58,946 verges cubes de matières (cubage *in situ*).

Le 21 juin dernier, on a autorisé l'exécution de certains travaux de dragage à l'endroit du chenal de l'est, laquelle avait été adjugée à la société R. Weddell, pour le prix de 17½ cents par verge cube (cubage au chaland).

Commencés le 26 juin, ces travaux ont été interrompus pour la saison le 10 novembre, à cause du mauvais temps, et ils ont consisté dans le creusement des chenaux d'accès au chenal de l'est, à 23 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'eau établie par la Commission du havre. La tranchée pratiquée en ce lieu va en s'élargissant de 400 pieds à 1,000 pieds.

Dans l'exécution de ces travaux on a extrait un volume de 135,806 verges cubes de matières.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $75,808.56, dont la somme de $33,567.65 a été employée dans l'exécution des dragages.

TRENTON.

Trenton, comté de Hastings, est situé sur la rive nord de la baie Quinté, à l'embouchure de la rivière Trent, à 12 milles à l'ouest de Belleville. 4,200 habitants. C'est un centre commercial et manufacturier important, à la tête du canal de Trent. C'est aussi une station sur la ligne principale du chemin de fer du Grand-Tronc, du Ontario-Central et de la ligne secondaire à Toronto du chemin de fer du Pacifique-Canadien. C'est un port de relâche pour toutes les lignes régulières de navigation.

Dragage.

Le 30 mai dernier, on a autorisé l'exécution de certains travaux d'excavation, laquelle avait été adjugée à M. J. E. Russell, de Toronto, au prix de $3.30 par verge cube pour les matières de la classe "A" (cubage *in situ*).

On a commencé les forages le 16 novembre, et les dragages le 28 novembre, travaux qu'on a interrompus pour la saison le 15 décembre. Il s'agit d'enlever un banc en dos d'âne près du quai Polly.

On a extrait un volume de 2,342 verges cubes de roc.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $7,887.21.

TORONTO HARBOUR
HUMBER BAY
HARBOUR
LAKE ONTARIO
ASHBRIDGES BAY
Proposed Breakwater 18,600 ft. Western Section
"B"
"C"
"D"
"A"
Proposed Sea Walls - Eastern Section
NEW WESTERN CHANNEL
Proposed Breakwater
CHANNEL 600 ft. WIDE
TURNING BASIN
HOWARD HIGH PARK
PARK
RIVERDALE
WOODBINE RACE COURSE
WELLINGTON ST
CENTRAL PRISON
CATTLE MARKET
PROVINCIAL LUNATIC ASYLUM
NORTHERN PACIFIC WHARF
MALLAS POINT
DUCKSHOOTER BAY
FILTRATION PLANT
BREAKWATER
MARINE PARADE
ISLAND
LAKE SHORE
ROAD
RAILWAY
CANADIAN PACIFIC
GRAND TRUNK
TORONTO
BRIDGE
STATUE
PARKS
150 ROADWAY
MARINE PARK
ROAD
CHANNEL
FERRY
SLIP
SLIP
SLIP

VICTORIA.

Le port Victoria, comté de Simcoe, est situé à l'extrémité est d'un bras de la baie Georgienne. C'est un havre de refuge excellent, toujours facile d'accès. 1,500 habitants. On trouve de grandes scieries. C'est le terminus principal de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, sur la baie Georgienne, qui construit actuellement en ce lieu, un élévateur d'une capacité de 2,000,000 minots. Cette même compagnie est aussi en train d'y construire de vastes quais en béton, des entrepôts, etc.

Dragage.

Le 8 mai dernier, on a autorisé la *Canadian Dredge and Construction Co.*, de reprendre l'exécution des travaux de dragage en ce lieu au prix de leur contrat, à savoir: roc, $2.25 et pour les autres matières, 12½ cents par verge cube (cubage au chaland). Repris le 3 mai, les travaux ont été poursuivis jusqu'à leur interruption le 11 décembre.

Les travaux exécutés pendant la saison ont consisté dans le dragage des étendues ci-dessus, à une profondeur de 25 pieds au-dessous de la cote 580 pieds. Ces travaux ont été presque achevés. Les dragues ont extrait 640,620 verges cubes de matières de la classe "B", et 32,761 verges cubes de matières de la classe "A".

Le 11 septembre dernier, on a autorisé l'extraction d'un volume de 55 verges cubes de matières (cubage *in situ*) à l'endroit de l'"L" du quai, sur le côté est du poste d'amarrage, et le 25 mai dernier on a autorisé l'enlèvement et l'éjection de 10,300 verges cubes de matières (cubage *in situ*), dans le prolongement au sud du poste d'amarrage. Ces travaux ont été exécutés.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $166,988.06.

WENDOVER.

Wendover, est un village avec un bureau de poste situé sur le côté sud de la rivière Ottawa, dans le comté de Prescott, à 31½ milles en bas d'Ottawa, il y a aussi dans ce village une station du chemin de fer Canadien-Nord, à 24 milles de Hawkesbury.

Le 15 avril, on a scié la glace de la rivière en avant du quai, afin de préparer un chenal pour le temps de la débâcle et empêcher la glace de s'y accumuler. Cet ouvrage a coûté la somme de $16.50.

L'approche en pierre du quai, qui a 100 pieds de longueur, a été exhaussée d'environ 3 pieds au moyen de 70 verges cubes de pierre, 300 verges cubes de terre et 60 verges cubes de gravier. Ces travaux commencés le 7 octobre ont été terminés le 11 décembre; l'ouvrage a été arrêté pendant plusieurs jours à cause du mauvais temps.

Montant dépensé jusqu'au 31 mars, $500.38.

WHEATLEY.

Wheatley est un village situé sur la rive nord du lac Erié et le chemin de fer Père-Marquette, à 30 milles environ au sud-ouest de Chatham et à 44 milles par voie ferrée de Windsor. 1,000 habitants environ.

Pendant les deux sessions dernières du Parlement, on a voté la somme de $10,000 pour l'exécution d'un débarcadère en ce lieu, et le 29 septembre 1911, on a passé un marché avec M. William Birmingham, de Chatham, Ontario, le chargeant de l'exécution de cet ouvrage pour le prix de $36,000, et le 23 avril 1912, on a reçu l'autorisation d'entreprendre les travaux.

Commencés le 14 juin, les travaux ont été achevés le 17 décembre 1912. L'ouvrage comprend une chaussée d'accès en enrochements, de 50 pieds de longueur, établie sur le rivage; un ouvrage sur chevalets de 600 pieds de longueur et de 16 pieds de largeur, atteignant une profondeur d'eau de 11 pieds 6 pouces et un prolongement de 200 pieds de longueur exécuté par encaissement à parements jointifs, de 18 pieds de largeur,

chargé de pierres et atteignant un profondeur d'eau de 14 pieds, avec un "L" tourné vers l'ouest, de 200 pieds de longueur, établi par encaissement à parements jointifs et chargé de pierres.

L'ouvrage a une belle apparence et a été déjà d'une grande utilité aux habitants de l'île Pelée et des pêcheurs de la localité.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $36,467.31.

WHITBY.

Whitby, comté d'Ontario, est situé sur la rive nord du lac Ontario, à 30 milles à l'est de Toronto. 3,300 habitants.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense de $20,000, pour les améliorations du havre en ce lieu. Les plans et devis ont été préparés, soumis et aprouvés, et les travaux ont été adjugés à la société Whitney et Code, pour le prix de $20,000.

Les travaux n'ont pas encore été commencés.

Ils consisteront dans la construction d'un mur en béton de 1,259 pieds de longueur et de 10 pieds de largeur, établi sur l'ouvrage par encaissement qui existe actuellement en ce lieu, à partir de 1 pied au-dessous du niveau des basses eaux en outre, dans le remblayage en arrière de l'ouvrage.

Nulle dépense.

WINDERMERE.

Windermere, district de Muskoka, est situé sur la rive sud-est du lac Rosseau. C'est une station estivale très fréquentée où font escale tous les bâtiments sur les lacs Muskoka.

Le 9 avril dernier, on a autorisé la dépense en régie de la somme de $5,000 pour l'exécution d'un appontement en ce lieu.

Commencés le 9 mai, les travaux ont été interrompus pour la saison en novembre dernier, et ils ont consisté dans la construction d'un appontement à substruction par encaissement et à superstructure en béton, établi sur un fondement de perches et de fascines, d'une longueur de 120 pieds et d'une largeur de 14 pieds, avec une chaussée d'accès en enrochements de 45 pieds de longueur et de 40 pieds de largeur au couronnement. Ces travaux ont été achevés, à l'exception du monolithe en béton de la superstructure.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé quelque 3,838 pieds m.p. de bois de pruche, 700 verges cubes de sable et de gravier, 900 verges cubes de pierres, 212 perches et 12,611 livres de fer.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $4,891.54.

WINDSOR.

La ville de Windsor est située sur la rivière Détroit, dans le comté d'Essex, et c'est le terminus canadien des chemins de fer du Grand-Tronc, du Pacifique-Canadien et Père-Marquette. C'est une ville prospère qui compte 20,000 habitants environ. C'est un port douanier important, et les droits perçus avec ceux de Walkerville, se sont élevés àenviron $3,990,000 pendant l'exercice 1912-13. De nombreux bateaux sont employés sur cette rivière pour le transport des magons des différents chemins de fer, et on déploie une grande activité dans le port de Windsor.

A sa session dernière, le Parlement a porté au budget la dépense de $50,000 pour la construction d'un débarcadère public en ce lieu, et pour autres améliorations et le 25 janvier 1913, on a passé un marché avec M. A. E. Ponsford, le chargeant de ces travaux pour les prix au bordereau du contrat se montant à environ $47,809.41.

A la fin de l'exercice, l'entrepreneur avait transporté à pied d'œuvre une quantité considérable de matériaux dans le but de commencer les travaux aussitôt après la venue du beau temps.

Le 19 août dernier, un arrêté du Conseil autorisa la location du lot de grève n° 3 appartenant à la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc, pour l'établissement en ce lieu d'un poste d'amarrage devant servir au matériel flotant du Gouvernement.

On a construit un hangar des embarcations, de 48 x 24 pieds, pour servir d'abri à la chaloupe à vapeur *Nokomis* du Gouvernement.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $1,105,72.

Dragage.

Au cours de la dernière saison, la drague du gouvernement *Ontario,* aidée des services d'un scaphandrier, fut employée, entre le 7 et le 26 octobre, à creuser un bassin d'amarrage pour le hangar et le matériel flottant du gouvernement.

Un total de 5,050 verges cubes de terre, de glaise, de bois et d'autres débris, mesurés sur place, furent enlevées. A la fin des travaux, le bassin d'amarrage avait 8 pieds 3 pouces de profondeur au-dessous du niveau de l'eau basse, sur une largeur de 20 pieds, et 13 pieds de profondeur sur une largeur de 50 pieds.

Les dépenses en rapport avec les services du scaphandrier s'élevèrent à $285.22.

PROVINCE DU MANITOBA.

DELTA.

Pour protéger le bord du lac Manitoba, à Delta, contre l'érosion déterminée par l'action des tempêtes, on a cru bon de construire un ouvrage de protection sur le lac, de chaque côté du chenal dragué en 1905, et de prolonger ce chenal du côté ouest. L'ouvrage comporte deux types différents, désignés par " Y " et " Z ", le premier consistant en pilots de bois de tamarac, de 16 pieds de longueur enfoncés à 5 pieds 3 pouces d'intervalle, revêtus horizontalement par des madriers de 3 pouces de bois de pin de la Colombie-Britannique; et pour empêcher l'affouillement, on a enfoncé contre l'ouvrage des palplanches formées de deux planches de 1 pouce jointes ensemble. On a établi des épis en face de l'ouvrage de protection pour rompre la violence des vagues. Le type "Z" consiste en pilotis enfoncés à 5 pieds 3 pouces d'intervalle, d'axe en axe, consolidés par des moises de 4 x 8 pouces fixées aux pilotis au moyen de boulons, et servant à la mise en place des pilotis de 4 x 12 pouces et de 20 pieds de longueur, enfoncés en arrière de l'ouvrage.

Les travaux ont été considérablement retardés par les tempêtes fréquentes, et ce n'est qu'après la congélation du lac qu'on a pu exécuter les travaux avec célérité.

On a achevé l'établissement d'un tronçon de 472 pieds du type " Y " sur le côté ouest en enfoncé 39 pilotis dans l'ouvrage, sur le côté est. En outre, on a achevé l'établissement d'un tronçon de 232 pieds du type " Z " sur le côté ouest et enfoncé 42 pilotis sur ce côté et 16 pilotis sur le côté est du même type; somme toute, on a achevé l'établissement des ouvrages sur une longueur de 704 pieds et enfoncés les pilotis nécessaires sur une longueur de 505 pieds.

La dépense totale au 31 mars 1913 s'est élevée à $6,363.56.

GIMLI.

Dragage.

En 1911-12, on a construit un prolongement de 150 pieds au quai de Gimli, mais il était nécessaire de draguer le poste d'accostage à ce prolongement, en outre de creuser un chenal d'accès jusqu'en eau profonde.

Le 29 juillet, on a remorqué jusqu'à Gimli la drague départementale *N° 204*, et on a commencé les travaux de dragage le 31 du même mois pour pratiquer une tranchée de 80 pieds de largeur et de 200 pieds de longueur environ contre le côté sur du quai, et pour creuser jusqu'en eau profonde un chenal d'accès de 160 pieds de longueur et de 100 pieds de largeur.

Ces deux tranchées ont été draguées à une profondeur de 7½ pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'eau, soit à la cote 680.25 pieds. On a extrait un volume de 8,278 verges cubes de sable et d'argile (cubage au chaland), de $1,430.50, soit 10½ cents par verge cube. A ce prix, il faudrait ajouter $0.024 par verge cube pour les réparations du bateau dragueur.

Comme le quai qui existe à Gimli, n'offrait pas toutes les facilités d'accostage et n'était pas suffisamment protégé contre les tempêtes, on a résolu d'y ajouter un prolongement de 150 pieds de longueur sur l'alignement de l'extrémité extérieure de l'ouvrage, et de 20 pieds 4 pouces de largeur.

Ces travaux ont été adjugés à MM. Buchanan et Fraser, de Winnipeg, pour le prix de $9,910. L'ouvrage a été établi sur chevalets (à quatre pilots par chevalets), enfoncés à 5 pieds 3 pouces d'intervalle, d'axe en axe, et on a construit sur ses côtés et à son extrémité du large pour le protéger, une palée constituée par des pilotis jointifs en bois de tamarac. On a employé du bois de pin de la Colombie-Britannique, pour les longerons, les entretoises et le tablier, et on a chargé l'ouvrage de pierres. Les travaux ont été achevés en juillet 1912 pour le prix stipulé au contrat et la dépense d'une somme supplémentaire de $76.25 appliquée à l'achat du bois et des boulons qui manquaient.

ILE DU SERPENT.

Le ministère de la Marine et des Pêcheries ayant signalé au gouvernement qu'il était nécessaire d'améliorer le havre et l'alevinière à l'île du Serpent, et de pratiquer un chenal d'accès près de l'alevinière (ce chenal d'accès devant être aussi destiné à la distribution de l'eau pure dans l'alevinière), la drague départementale *N° 203* a été envoyée en ce lieu le 1er octobre; mais comme le remorqueur du gouvernement *Irene* n'était pas assez puissant pour remorquer la drague sur le lac, on loua un autre remorqueur pour conduire la drague à l'île du Serpent.

Cette drague commença à travailler le 3 octobre à l'exécution du nouveau chenal d'accès près de l'alevinière, et un vendredi, le 18 octobre, la drague fut jetée à la côte et l'on tenta en vain jusqu'au 6 novembre de la remettre à flot. On résolut dès lors de la désarmer pour la saison, et l'on mit en magasin l'outillage, les ustensiles de cuisine, etc.

Avant cet accident, la drague avait pratiqué une tranchée de 125 pieds de longueur dans le nouveau chenal d'accès et extrait un volume de 720 verges cubes de matières, travaux qui ont entraîné une dépense de $1,535.20, soit $2.13 par verge cube. Ces frais considérables s'expliquent par le fait qu'on éprouva de grandes difficultés dans le remorquage de la drague, entre la rivière Mossy et le lac Winnipegosis. On avait à franchir un pont de grillage du type Haw, construit par le gouvernement provincial en 1909, et pour le passage, il fallut enlever de la drague une grande partie de sa monture.

LAC DU PÉLICAN.

L'appontement en ce lieu se trouve près de la maison de santé établie à l'extrémité nord du lac Pélican. Le transport des marchandises est peu considérable sur le lac, mais ce lieu charmant est devenu une station estivale très fréquentée, et on y trouve un grand nombre de bateaux automobiles.

On a alloué la somme de $3,500 pour la dépense de l'exécution d'un appontement au lac du Pélican, de 431 pieds de longueur et de 12 pieds de largeur avec une chaussée d'accès en terre et en enrochements. L'ouvrage a été établi sur pilotis disposés en chevalets à trois pilotis par chevalet, et les rangées ont été disposées à 12 pieds d'intervalle

d'axe en axe. On a enfoncé des pilotis à l'extrémité extérieure de l'ouvrage sur ses côtés pour construire une palée destinée à retenir les pierres du chargement. On s'est servi de bois de pin de la Colombie-Britannique, pour le tablier, les lisses, les longerons et les entretoises.

Commencés le 9 janvier, les travaux ont été achevés le 25 mars; mais comme l'allocation avait été épuisée à cette dernière date, on n'a pas pu achever la chaussée d'accès.

La dépense s'est élevée à $3,492.12.

LE-PAS.

On a fait l'examen de ce lieu en janvier 1913, pour choisir le meilleur emplacement pour l'exécution d'un quai à Le-Pas, et s'assurer de sa nécessité.

Le meilleur emplacement se trouve à l'embouchure de la rivière Le-Pas dans la rivière Saskatchewan, où l'on trouve un petit quai qui y a construit la Compagnie de la baie d'Hudson. Mais ce quai ne suffit pas aux besoins de la ville très progressive. Le-Pas compte 300 habitants, et c'est le centre d'affaires de la *Ross Navigation Co.*, et de la *Finger Lumber Co.*, deux compagnies qui possèdent cinq bateaux à vapeur, mais qui ne peut offrir de facilités d'accostage à Le-Pas.

On a signalé à l'attention l'exécution d'un quai qui servirait à toutes les phases du niveau de l'eau. Cet ouvrage aurait 200 pieds de longueur et 20 pieds de largeur et serait établi parallèlement au cours de la rivière Le-Pas, avec une chaussée d'accès de 140 pieds de longueur. L'ouvrage serait établi sur pilotis et coûterait $12,500, sans y comprendre le prix de l'emplacement.

Il serait aussi nécessaire d'enlever en ce lieu quelque 4,000 verges cubes de roches erratiques et d'argile.

RIVIÈRE MOSSY.

La drague départementale *N° 203* en hivernage sur la rivière Mossy, a coulé bas entre le 9 et le 13 avril. Les travaux pour son renflouement et son calfatage ont été commencés le 26 avril, et la drague a pu se remettre à l'œuvre le 14 mai près de la tête du rapide appelé "Section de l'école", au sud de la ferme Seiffert, où l'on avait interrompu les travaux l'automne précédent. Il restait à draguer un développement de 1,375 pieds pour achever cette tranchée. La largeur de toutes les tranchées pratiquées pendant cette saison a été de 40 pieds, et l'on a creusé à une profondeur suffisante pour renflouer la drague.

On a pratiqué une autre tranchée de 1,148 pieds de longueur pour faciliter le contournement d'une pointe de terre rocheuse; puis on a remorqué la drague au rapide en aval de l'habitation Seiffert, ici on a pratiqué une tranchée de 971 pieds de longueur au sud et à l'est des îles, et en aval de ce dernier lieu, on a dragué à cinq endroits. Le développement total des tranchées est de 4,322 pieds, sur une distance de 4.8 milles. On a enlevé dans ces dragages un volume de 15,908 verges cubes d'argile, de gravier, de sable et de roches erratiques pour le prix de $1,860.08, soit 11 cents par verge cube. Toutes les matières ont été éjectées de chaque côté des tranchées. Après l'exécution des dragages le 27 août, on a remorqué la drague à l'île du Serpent.

RIVIÈRE ROUGE—(CHENAL DE L'EST.)

Dragage.

Les bateaux à vapeur se servent de ce chenal pour le transport des marchandises entre Winnipeg et tous les ports sur le lac Winnipeg, il atteint l'eau profonde dans le lac à 2¼ milles de l'embouchure de la rivière Rouge. D'ordinaire le chenal se charge d'alluvions à son extrémité extérieure et, pendant la saison dernière encore plus qu'à l'ordinaire, parce qu'on n'y avait exécuté que très peu de dragages; et dans la partie intérieure du chenal, on trouve toujours un lit large et profond qui n'exige pas le dra-

gage. Le levé fait sur la glace cet hiver, et les sondages qu'on a exécutés en ce lieu, ont démontré qu'il n'y avait que peu d'endroits où l'on ne trouvait que 7 pieds d'eau de profondeur. La partie extéreure du chenal est jalonnée au moyen de pilots qu'on enfonce tous les printemps sur le côté est, et c'est le long de cette partie intérieure du chenal que la drague du gouvernement *N° 120*, a commencé de travailler le 25 mai et qu'elle a poursuivi ses opérations jusqu'au 15 juin, pour pratiquer une tranchée de 1,285 pieds de longueur, de 80 pieds de largeur et de 2.8 pieds de profondeur, et où elle a enlevé un volume de 10.030 verges cubes de sable et de vase (cubage *in situ*), pour le prix de $963.34, soit 9⅓ cents par verge cube, dépense à laquelle il faudra ajouter 1¼ cent par verge cube pour les frais de la réparation du bateau dragueur.

RIVIÈRE ROUGE (ENTRÉE DU CHENAL DE L'EST.)

Dragage.

L'une des barges de la flottille de la *Lake Winnipeg Shipping Co., Limited,* se détacha, pendant une tempête, de son remorqueur le *Phyllis Williams,* appartenant à la même compagnie, et fut entraîné sur la rive ouest du chenal de l'Est, à l'embouchure de la rivière Rouge, où elle s'échoua quand les eaux se retirèrent après avoir s'être soulevées de 4 pieds durant l'ouragan. On demanda de renflouer la barge échouée, et le 1er octobre, la drague *N° 105* fut remorquée sur les lieux et on pratiqua une tranchée le long du vaisseau pour opérer son renflouement. Ces travaux furent achevés le 6 octobre après que la drague eût extrait un volume de 3,007 verges cubes de vase, et dépensé la somme de $133.77.

RIVIÈRE ROUGE (RAPIDE LISTER.)

Dragage.

Les travaux d'excavation au rapide Lister, à 5 milles au nord de Winnipeg, sur la rivière Rouge, ont consisté dans l'enlèvement de roches erratiques qui sont charriées continuellement en aval par les glaces et le courant, et dans l'enlèvement d'une chaîne de calcaires, de façon à ménager un chenal de 10 pieds de profondeur au-dessous du niveau de l'eau régularisé par les vannes du barrage de Saint-André, à la cote 703 pieds, ce chenal devant avoir un longueur de 900 pieds et une largeur moyenne de 85 pieds.

Ces travaux ont été effectués par les dragues départementales *N°s 205* et *202*. Après que la première eût achevé ses opérations à la tête d'aval de l'écluse de Saint-André, elle fut remorquée à Lister par le remorqueur *Friday,* le 24 juin, où elle travailla sans interruption jusqu'au 31 juillet pour extraire un volume de 2,343 verges cubes de roc solide et de roches erratiques (cubage au chaland), travaux qui entraînèrent la dépense de $1,455.22, soit à raison de 62 cents par verge cube, et à ces frais, on devra ajouter 1½ cent par verge cube pour couvrir les frais de réparation du bateau dragueur.

La drague départementale *N° 202* fut remorquée au rapide Lister le 25 juillet, où elle travailla jusqu'au 30 septembre pour extraire un volume de 4,543 verges cubes de roc solide, entraînant une dépense de $2,103.83, soit 46 cents par verge cube, à laquelle il faudra ajouter à cent par verge cube pour couvrir les frais de réparation du bateau dragueur. On enleva un volume total de 6,886 verges cubes de matières, entraînant la dépense de $3,559.05. En outre, on cura le chenal sur tout son développement de 1,200 pieds et sa largeur de 150 pieds, à une profondeur d'eau de 10 pieds.

RIVIÈRE ROUGE (NOUVEAU CHENAL D'ACCÈS.)

Dragage.

Après le prolongement de l'ouvrage de protection, pendant la saison dernière, sur une longueur de 1,800 pieds vers le large, du côté, et une longueur de près de 1,760 pieds, du côté ouest à partir de l'embouchure de la rivière Rouge dans le lac Winnipeg, on résolut de commencer le dragage du chenal d'accès, et la drague départementale *N° 201,* commença de travailler le 6 mai pour pratiquer un chenal de 500 pieds de longueur et de 150 pieds de largeur, à une profondeur moyenne de 4 pieds à partir du rivage et vers le large, et pour prolonger ce chenal sur un développement de 3,000 pieds et une largeur de 75 pieds de façon à offrir une profondeur d'eau de 7 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'eau. Le niveau de l'eau pendant l'été est à 2 pieds au-dessous du zéro de l'échelle, ce qui donnera une profondeur d'eau de 9 pieds.

On a extrait un volume de 78,187 verges cubes de matières, ce qui ocasionna la dépense de $8,434.98, soit 10¾ ents par verge cube, à laquelle il faut ajouter 1¾ cent par verge cube pour couvrir de la réparation du bateau dragueur.

On fit un levé sur la glace en mars, et l'on pratiqua des sondages qui démontrèrent que jusqu'à une certaine distance au large le chenal s'était peu rempli, et l'on y trouva une profondeur de 9 pieds, à l'exception d'un seul point, d'où en gagnant le large, on ne trouva plus qu'une profondeur d'eau de 6.7 pieds; mais le résultat des sondages a été très satisfaisant, et l'on s'attend à ce que le prolongement de l'ouvrage de protection vers le large tienne le chenal libre d'obstruction.

La fermeture de la saison des dragages eut lieu le 30 octobre, et la drague fut mise en hivernage à Selkirk.

RIVIÈRE ROUGE—NOUVEAU CHENAL D'ACCÈS.

Dragage.

La drague du gouvernement *N° 205* a aussi travaillé dans le nouveau chenal d'accès à l'extrémité intérieure de l'ouvrage de protection, du côté est, pour y extraire un volume de 4,947 verges cubes de matières, et en outre, à l'intersection du nouveau chenal d'accès et du chenal central, pour y extraire un volume de 3,492 verges cubes. On a extrait en tout un volume de 11,931 verges cubes d'argile, entraînant la dépense de $874.27, soit 7¼ cents par verge cube, à laquelle il faut ajouter 1½ cent par verge cube pour couvrir les frais de réparations du bateau dragueur.

RIVIÈRE ROUGE.

Commencés le 18 juin, l'exécution de l'ouvrage de protection du nouveau chenal d'accès à l'embouchure de la rivière Rouge, a été interrompue le 30 septembre. Les tempêtes fréquentes pendant l'été ont retardé les travaux, qui n'ont pas été poursuivis avec la même diligence que pendant l'hiver. L'automne tardif a empêché la congélation au temps ordinaire, et l'on n'a pas pu reprendre les travaux sur la glace qu'au commencement de janvier, pour les poursuivre jusqu'au 31 mars. Les travaux pendant cette période ont consisté dans l'agencement des différentes parties de l'ouvrage, de façon à satisfaire les circonstances particulières à chaque section.

L'ouvrage de protection sur le côté est comporte deux rangées de pilots enfoncés parallèlement à l'axe du chenal, et disposés à trois pieds d'intervalle, d'axe en axe, les rangées se trouvant écartées de six pieds. Sur la rangée intérieure, on a fixé des moises de 8 x 10 pouces au moyen de boulons, au sommet du niveau de l'eau, et elles servirent pour établir une palée constituée par des palplanches de 4 x 12 pouces, de 24 pieds de longueur, en bois de pin de la Colombie-Britannique. On consolida les rangées de pilots par le moyen d'entretoises boulonnées. Cet ouvrage de protection n'est

pas aussi puissant que celui établi pendant la saison dernière; mais il suffira, parce qu'il est consolidé par un remblage de matières qu'on exécuta en arrière, lequel empêchera les glaces d'endommager le nouvel ouvrage.

On consolida sur une longueur de 500 pieds le vieil ouvrage établi en 1911, au moyen de pilotis intermédiaires qu'on enfonça contre la rangée intérieure et qu'on entretoisa par des pièces de bois de 6 x 8 pouces et de 7 pieds de longueur. En outre, on fixa des moises au moyen de boulons sur l'ouvrage et l'on construisit une palée constituée par des palplanches jointives de 4 x 12 pouces et de 24 pieds de longueur assujetties aux moises au moyen de boulons de ¾ de pouce.

On reconstruisit l'ouvrage de protection du type "A", sur une longueur de 155 pieds, lequel est établi sur le côté ouest du chenal; et plus au large, on acheva en grande partie un tronçon de 538 pieds de l'ouvrage de protection du type "B". On enfonça tous les pilotis nécessaires.

La dépense totale s'est élevée à $19,999.61.

Dragage.

Les travaux d'excavation à l'entrée de l'écluse de Saint-André, du côté de la ville, avait pour but l'extraction du roc qu'on avait fait sauter pendant l'hiver de 1911-12, pour pratiquer un chenal de 100 pieds de largeur à la profondeur de la cote 571 pieds appuyée sur le plan de comparaison de Saint-André, soit à 1 pied au-dessous du busc de la porte d'écluse d'aval, et de 1,400 pieds de longueur s'étendant en aval à partir du mur de quai de l'écluse.

Ces travaux ont été exécutés sur la glace pendant l'hiver, et il n'y a pas eu de perte de temps, excepté quand il faisait trop froid pour travailler. Comme il était nécessaire d'enlever le roc désagrégé aussitôt que possible après la débâcle, de façon à ne pas entraver la navigation, le remorqueur *Liskeard* a remorqué la drague du gouvernement *N° 104*, à Lockport le 30 avril, et cette drague a travaillé du 1er au 30 mai pour extraire un volume de 7,120 verges cubes de roc désagrégé (cubage au chaland), travaux qui ont entraîné une dépense de $3,268.82, soit 22¾ cents par verge cube, à laquelle il faut ajouter 2¼ cents par verge cube pour couvrir les frais de la réparation du bateau dragueur.

Le remorqueur *Friday* a remorqué la drague du gouvernement *N° 205*, avec ses chalands, à Lockport, et cette drague a travaillé du 1er au 31 mai; à cette dernière date le remorqueur *Phyllis-Williams*, remorquant une barge, est venu en collision avec la drague en sortant de l'écluse et elle cassa son élinde et ses rouages; et le courant très fort en ce lieu entraîna la barge en travers de la drague laquelle on remorqua à Sugar-Pont et à Selkirk pour la réparer. On a remorqué la drague à nouveau à Lockport, le 14 juin, et elle a travaillé jusqu'au 22 juin, pour extraire un volume total de 7,129 verges cubes de roc désagrégé (cubage au chaland), travaux qui entraînèrent une dépense de $2,179.56, soit 30½ cents par verge cube, à laquelle il faut ajouter 1½ cent par verge cube pour couvrir les frais de la réparation du bateau dragueur.

Le 14 mai, le remorqueur *Liskeard* a remorqué la drague du gouvernement *N° 202* à Lockport, et cette drague a travaillé sans interruption du 17 au 31 juillet, pour extraire un volume de 5,387 verges cubes de roc désagrégé, travaux qui ont entraîné une dépense de 56 cents par verge cube, à laquelle il faudra ajouter 2 cents par verge cube pour couvrir les frais de la réparation du bateau dragueur. On a dragué en tout un volume de 19,636 verges cubes de matières (cubage au chaland), pour le prix de $8,460.84. Le passage des écluses n'a occasionné aucun délai et ces travaux n'ont pas entravé la navigation.

Les améliorations du rapide Saint-André ont consisté dans l'élargissement du chenal de 100 pieds de largeur, dans lequel on avait fait sauter le roc qu'on avait ensuite dragué en 1912. On a élargi ce chenal à 150 pieds sur une longueur de 1,030 pieds et à une profondeur de 10 pieds, soit à la cote 671 pieds appuyée sur le plan de comparaison de Saint-André. Après le dragage, il a fallu faire sauter à nouveau

certaines parties du chenal pour enlever un pied d'épaisseur de roc désagrégé et atteindre le plafond déterminé à la cote 671 pieds. On a fait sauter le roc sur un espace de 172,884 pieds carrés, travaux qui ont entraîné une dépense de $14,879.71.

On avait signalé avec insistance à l'attention que le poisson ne pouvait pas remonter le barrage de Saint-André pour atteindre la rivière Rouge en amont, et on résolut d'y établir une échelle aux poissons pour l'exécution de laquelle on proposa des soumissions, et le 17 février 1913, les travaux furent adjugés à la société William Newman, de Winnipeg, pour le prix de $4,456. Les travaux furent commencés le 22 mars, et ils furent poursuivis jusqu'à la date de la submersion des travaux par l'élévation du niveau de la rivière Rouge ce qui nécessita leur interruption.

Le tableau suivant indique l'état d'avancement des travaux et les matériaux livrés à pied d'œuvre, à cette date:

Bétonnage (2e classe)	274·3 verges cubes.
Acier pour armement	3,865 livres.
Fer à U et chevilles de fer	620 "
Planches de fond	33
Excavation (roc)	20 verges cubes.
Excavation (terre)	5 "
Ratissage et agencement du barrage submergé	

Matériaux transportés à pied d'œuvre:

Gravier	171·5 verges cubes.
Acier pour armement	1,146½ livres.

A l'époque des hautes eaux, au printemps de 1910, les portes de réserve de l'écluse de Saint-André ont été dégagées de leur amarrage à Selkirk et jetées sur la grève. On a cru prudent de les transporter à l'écluse en cas d'avaries, et on les mis à l'eau pour les remorquer à Lockport. La mise à l'eau de ces portes a entraîné une dépense de $569.93.

Il était devenu nécessaire d'exécuter les travaux d'excavation à Sugar-Point, à 6 milles en amont de l'écluse et du barrage sur la rivière Rouge. Le 1er juillet le remorqueur *Friday* a remorqué la drague départementale *N° 205,* de Lockport à Selkirk, pour la réparation de cette drague, et en descendant la rivière elle a travaillé à Sugar-Point jusqu'au 8 juin pour extraire un volume de 1,746 verges cubes de gravier et de vase. Le 30 juillet la drague a repris ses travaux qu'elle a poursuivis jusqu'au 29 septembre, et pendant cette période, elle a extrait un volume de 16,779 verges cubes de gravier ,de rocres et de tuf, ce qui donne une quantité totale de 18,525 verges cubes de matières draguées pour le prix de $4,343.55, soit, 22¾ cents par verge cube, dépense à laquelle il faut ajouter 1½ cent par verge cube pour les frais de réparation du bateau dragueur.

RIVIÈRE-À-LA-PLUIE.

Les travaux d'excavation à l'embouchure de la Rivière-à-la-Pluie n'ont été repris que le 17 août. Le lac des Bois s'étant élevé à 1·4 pied au-dessus du zéro de l'échelle d'eau, soit, à 3·4 pieds plus haut que l'automne précédent il devenait nécessaire de draguer un chenal sur le côté ouest du portage Herbu, sur un développement de 3,800 pieds et une largeur de 75 pieds à une profondeur utile de 10 pieds. On a aussi dragué un chenal à partir du passage Herbu en gagnant le large, sur un développement de 5,400 pieds et une largeur moyenne de 90 pieds à une profondeur de 11 pieds au-dessous du zéro de l'échelle d'eau, allouant 1 pied à la profondeur déterminée pour couvrir les inégalités du dragage.

La drague *Noose* a extrait un volume de 65,982 verges cubes de sable et d'argile. Les travaux ont été exécutés par l'entrepreneur J. T. Horne, de Fort-William, Ontario, pour le prix de 37 cents par verge cube (cubage au chaland.)

Le 9 décembre dernier, on a fait le levé et l'examen des lieux à la rivière à la Pluie, dans le but de choisir un emplacement pour l'exécution d'un quai en projet. On a trouvé que l'emplacement qui se trouve à l'issue de la quatrième rue conviendrait le mieux, d'autant plus qu'on trouve l'eau profonde à peu de distance au large. Les dimensions du quai en projet seraient de 26 x 160 pieds. On a conseillé de construire un quai sur pilotis dont l'exécution a été évaluée à $4,800.

RIVIÈRE WINNIPEG.

Les travaux d'excavation exécutés au rapide Miller sur la rivière Winnipeg, comportaient l'enlèvement d'une chaîne de rochers et de roches erratiques qui s'étendaient en travers de la rivière à partir de l'île du Vieux-Fort jusqu'à la terre ferme. Ce récif retient les eaux et produit un courant fort rapide, lequel, aux basses eaux, il est impossible de remonter même en grapinant le bâtiment.

Après avoir installé une perforatrice sur un chaland, on a commencé l'exécution du forage et du sautage par la poudre le 28 novembre, travaux qu'on a poursuivis jusqu'au 13 janvier, date à laquelle on a converti le chaland en une drague provisoire pour commencer l'exécution du dragage le 21 janvier et pratiquer une tranchée de 200 pieds de longueur sur 40 pieds de largeur et 2½ pieds de profondeur, de façon à offrir un tirant d'eau de 7½ à 8 pieds aux basses eaux et effacer les rapides. On a extrait et éjecté de chaque côté de la tranchée 719 verges cubes de roc désagrégé, de roches erratiques et de tuf. Après l'achèvement de cette tranchée on a remorqué la drague à une distance de ¼ mille en aval pour curer la rivière en enlevant 568 verges cubes de roches erratiques et de gravier. On a achevé l'exécution des dragues vers le 15 mars. La dépense s'est élevée à $5,983.77.

SELKIRK.

On se sert de l'étang de Selkirk, pour mettre en hivernage les bâtiments qui fréquentent le port de Selkirk. Les chantiers de construction navale du ministère ont été établis en ce lieu et comme il faut beaucoup d'espace pour le mouillage et le virage des dragues, des remorqueurs, des chalands et des pontées, il était devenu nécessaire d'agrandir l'étang et d'y offrir une profondeur d'eau de 9 pieds. On a donc pratiqué une tranchée de 800 pieds de longueur sur le côté est de l'étang. A l'exception de la drague départementale *N° 202*, on a employé toutes les dragues à ces travaux quand elles arrivèrent à Selkirk pour leur hivernage.

L'état suivant indique les opérations exécutées par les différentes dragues et les dépenses encourues:

La drague du gouvernement *N° 205*, remorquée à Selkirk le 30 octobre, a été mise à l'œuvre le 31 octobre, et elle a travaillé durant deux jours pour extraire 1,067 verges cubes de vase et d'argile, travaux qui ont entraîné une dépense de $99.99, soit 8½ cents par verge à laquelle il faut ajouter 1½ cent par verge cube pour couvrir les frais de réparations du bateau dragueur.

La drague du gouvernement *N° 204*, est arrivée à Selkirk le 30 octobre et elle a travaillé jusqu'au 5 novembre pour extraire un volume de 2,640 verges cubes de vase et d'argile, et ces travaux ont entraîné une dépense de $122.56, soit 4¾ cents par verge cube, à laquelle il faut ajouter 2½ cents par verge cube pour couvrir les réparations du bateau dragueur.

La drague du gouvernement *N° 202*, a été remorquée du rapide Lister à Selkirk, le 4 octobre, et elle a commencé de travailler le 7 du même mois, travaux qu'elle a poursuivis jusqu'au 6 novembre, et pendant cette période, elle a extrait 8,791 verges cubes de vase, entraînant la dépense de $1,080.68, soit 12⅓ cents par verge cube, à laquelle il faut ajouter 2 cents par verge cube pour couvrir les frais de réparations du bateau dragueur.

On a extrait en tout un volume de 12,498 verges cubes, travaux qui ont entraîné une dépense de $2,306.23.

VICTORIA-BEACH.

On avait résolu de construire un brise-lames et un appontement sur le côté est du lac Winnipeg, afin d'établir un havre de refuge sûr et commode dans la baie de Victoria-Beach.

Ces travaux ont été adjugés le 16 février 1912, à la *Fort Garry Lumber Co.*, de Winnipeg, pour le prix de $14,500. L'ouvrage a 342 pieds 2 pouces de longueur et 15 pieds de largeur et il a été établi sur chevalet à trois pilotis par chevalet, les rangées étant disposées à 5 pieds 3 pouces d'intervalle d'axe en axe. On a revêtu la face et les côtés de l'ouvrage par une palée constituée par pieux jointifs fixés aux longerons. On a employé 1,000 verges cubes de pierres dans le chargement de l'ouvrage.

On s'est servi exclusivement du bois de pin de la Colombie-Britannique, pour les lisses, les moises, le plancher, etc. Comme il y avait eu retardement dans l'exécution de l'appontement, on avait accordé aux entrepreneurs un délai de six semaines pour l'achèvement de l'ouvrage, qui eut lieu d'une manière satisfaisante le 30 septembre.

Les matériaux nécessaires pour la construction de la chaussée d'accès à l'appontement n'entraient pas dans le prix au contrat, mais ils avaient été spécifiés dans le devis; en voici l'état:—

Levée, roc, 211 verges cubes à $1.75	$ 369 25	
Terre, 118 verges cubes à 50 cents	59 00	
Gravier, 17½ verges cubes à $1	17 50	
		$ 445 75
Pièces de bois supplémentaires et chevilles de fer		4 92
Prix au contrat		14,500 00
Total		$14,950 67

WILLOW-POINT.

Les travaux d'excavation exécutés en ce lieu, avaient pour but d'y pratiquer un chenal afin de permettre aux remorqueurs et aux barges de la *Lake Winnipeg Shipment Co., Ltd.*, d'atteindre la barre pour charger les barges de sable. Les frais occasionnés par ces travaux devant être payés par la compagnie. La drague du gouvernement *N° 204*, a dragué à Willow-Point, durant six jours dans le mois d'août pour extraire un volume de 3,247 verges cubes de sable et de vase, entraînant la dépense de $375.55. On a débité la compagnie de 6 jours de travail à $75 par jour.

WINNIPEG.

Les travaux d'excavation dans la rivière Rouge, à Winnipeg, ont été exécutés pour permettre aux bateaux à vapeur et aux barges d'atteindre la quai public au nord du quai Broadway; en outre, pour pratiquer une tranchée à travers une barre qui existe au nord du pont à bascule du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique.

La drague du gouvernement *N° 204*, remorquée par le *Fisherman* loué expressement pour ce remorquage, quitta Lockport le 31 mai et commença ses opérations au lieu ci-dessus, le 1er juin, pour les poursuivre jusqu'au 25 juillet et pratiquer une tranchée du côté nord du pont Broadway, de 567 pieds de longueur sur une largeur moyenne de 85 pieds; et du côté sud du pont, une tranchée de 450 pieds de longueur sur une largeur moyenne de 95 pieds.

Ces deux tranchées ont été draguées à une profondeur de 9 pieds au-dessous du niveau de l'eau régularisé par les vannes de l'écluse Saint-Andrée. La drague a extrait un volume de 23,397 verges cubes pour le prix de $3,268.82, soit 14 cents par verge

cube, dépense à laquelle il faut ajouter 2½ cents par verge cube pour couvrir les frais de réparation du bateau dragueur.

WINNIPEG-BEACH.

La Compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a pris à louage la drague du gouvernement *N° 204*, pour ménager un mouillage à l'intérieur du môle construit par le ministère en 1910.

Le remorqueur *Peguis* a remorqué la drague de Gimli à Winnipeg-Beach, le 30 août, et elle a travaillé en ce lieu du 3 septembre au 29 octobre, date à laquelle on la remorqua à Selkirk, pour l'hivernage. Pendant cette période, la drague a extrait un volume de 27,845 verges cubes de vase et d'argile (cubage au chaland), et ces travaux ont entraîné une dépense de $2,482.14, soit près de 9 cents par verge cube, à laquelle il faudrait ajouter 2½ cents par verge cube pour couvrir les frais de réparations du bateau-dragueur.

La drague avait été louée à la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, à raison de $75 par jour. L'état produit accuse 52 jours de travail à $75 par jour, donnant un total de $3,900.

PROVINCE DE LA SASKATCHEWAN.

BARRAGE CRAVEN.

On a exécuté la réparation du vieux barrage à la fin de juillet, pour intercepter une fuite qu'on avait découverte vers le milieu du barrage après l'abaissement des eaux dans la rivière Qu'Appelle. Après avoir intercepté la fuite, on a consolidé le barrage au moyen de 30 cordes de pierres qu'on a déposées contre le côté d'aval sur une longueur d'environ 40 pieds. On a posé un revêtement d'argile sur le côté d'amont du barrage de 2 pieds d'épaisseur à partir du sommet et disposé à talus de 1½ pied dans 1 jusqu'à la base; ce revêtement a eu pour effet de rendre l'ouvrage imperméable.

Les travaux ont été exécutés à la journée.

La dépense s'est élevée à $496.05. On a aussi exécuté quelques légères réparations au barrage en mars dernier, et on a bouché une ouverture par où une fuite commençait à se produire près de l'échelle aux poissons. Le barrage peut maintenant résister à tous les débordements de la rivière Qu'Appelle.

LAC LAST-MOUNTAIN.

Il y a quelques années, le ministère a construit à Craven, Saskatchewan, une drague à cuillère d'une capacité d'une verge cube et de deux chalands pourvus de clapets de fond, et un remorqueur, le *Ruby*, pour les améliorations au lac Last-Mountain qu'on devaient exécuter selon le besoin de la navigation. Les réparations ordinaires de cette flottille ont été commencées le 1er avril et achevées le 16 mai. Cependant, on n'a commencé les travaux d'excavation que le 20 mai, pour attendre le dégèlement du fond à draguer. A partir de cette date, les travaux ont été poursuivis sans interruption jusqu'au 22 août dans le bassin de virage, où l'on a pratiqué une tranchée de 900 pieds de longueur et de 125 pieds de largeur à une profondeur de 6 pieds aux basses eaux. Les matières draguées se composaient en grande partie d'argile et de *gumbo*, avec du gravier et du sable en petite quantité, et l'on a extrait un volume de 14,333 verges cubes de ces matières (cubage au chaland.)

Du 22 août au 16 septembre, la drague a travaillé dans le chenal à partir du bassin de virage à Valeport jusqu'en eau profonde dans le lac à une distance d'environ 4,700 pieds. On avait dragué ce chenal pendant les années précédentes à une largeur

de 40 pieds, pour permettre le remorquage des chalands aux décharges. Les matières draguées à cette époque avaient été éjectées de chaque côté de la tranchée et pour les enlever et ménager une largeur de 60 pieds sur toute la longueur du chenal, on a pratiqué une tranchée supplémentaire de 20 à 25 pieds de largeur du côté est du chenal, sur un développement de 368 pieds. Les matières draguées se composaient d'argile compacte, de roches erratiques et de gravier, et l'on a extrait un volume de 3,794 verges cubes de ces matières (cubage au chaland.) Ces travaux ont été interrompus le 16 septembre et la flottille a été mise en hivernage à Valeport le 1er octobre.

LAC LAST-MOUNTAIN.

On a commencé le 1er avril et achevé le 16 mai les réparations ordinaires du printemps de la flottille des dragages. Mais à cause de la congélation du terrain à draguer, on n'a pas pu commencer les travaux en ce lieu avant le 20 mai.

La drague du gouvernement *N° 207*, a travaillé dans le bassin de virage de Valeport, pour l'élargir à 125 pieds d'un bout à l'autre à savoir, sur une longueur de 900 pieds, et pour pouvoir offrir une profondeur utile de 6 pieds aux basses eaux. Ces travaux ont été achevés le 22 août. Les matières draguées se composaient en grande partie d'argile et de *gumbo,* avec du gravier et du sable en petite quantité. On a extrait un volume total de 13,523 verges cubes de matières (cubage au chaland).

Du 22 août au 16 septembre, la drague a travaillé sans interruption dans le chenal qui mène à l'eau profonde dans le lac, à partir du bassin de virage. Ce chenal avait été dragué à une largeur de 40 pieds les années précédentes, en éjectant les matières de chaque côté tout simplement, et pour l'élargir à 65 pieds de façon à offrir un chenal d'accès très sûr aux vaisseaux qui naviguent sur le lac, on a pratiqué une tranchée de 20 à 25 pieds de largeur du côté est du chenal sur une longueur de 368 pieds. Les matières draguées se composaient d'argile compacte avec des roches erratiques et du gravier en petite quantité, et on a extrait en ce lieu un volume de 2,989 verges cubes de matières (cubage au chaland). On a interrompu les travaux d'excavation le 16 septembre.

On a mis la flottille en hivernage à Valeport le 1er octobre, après qu'elle eut extrait dans le bassin et le chenal un volume total de 16,512 verges cubes de matières.

La dépense totale s'est élevée à $5,703.50.

PRINCE-ALBERT.

On a autorisé l'exécution en régie d'un quai à Prince-Albert et d'ouvrages de protection le 21 juin 1911, et les travaux ont été commencés le 20 juillet suivant. Le quai proprement dit a été achevé vers la fin de l'exercice de 1911-12.

Les travaux exécutés cette année ont consisté dans le remplage, au moyen de pierres et de terres, de l'espace en arrière du quai et dans l'établissement d'une plate-forme en pierres recouverte de gravier. En outre, on a élargi taluté et nivelé le chemin d'accès au quai le long de la rive à partir de la rue du Port.

Après l'abaissement des eaux en juillet dernier, on s'est aperçu qu'une partie du remplage avait été emportée en deux endroits, et qu'un affouillement s'était produit en dessous du pilotis du quai des hautes eaux. On a réparé ces avaries, et afin d'empêcher un nouvel affouillement et de consolider l'ouvrage, on a placé huit cordes de grosses pierres entre les pilots et contre la palée établie en arrière de la partie endommagée du quai.

Pendant les mois d'hiver, on a profité des chemins sur la glace pour transporter et empiler à pied d'œuvre les pierres qu'on avaient amassées à l'automne précédent et qui serviront aux ouvrages de protection de la berge en ce lieu. En outre, on a extrait une certaine quantité de roches erratiques sur les barres en face de la ville, mais on a dû faire sauter à la dynamite la plus grande partie de ces roches erratiques pour pouvoir les enlever. On a en main quelque 115 cordes de pierres.

L'exécution des ouvrages de protection de la berge ont été exécutés en même temps que les travaux de réparation du quai. On a enfoncé quelque 409 pilots contre la berge de la rivière, à partir de l'extrémité d'amont du quai jusqu'au pont du chemin de fer Canadien-Nord, à savoir sur une longueur approximative de 2,300 pieds. Ces pilots ont été disposés à 6 pieds d'intervalles et on a fixé des moises superposées au sommet de ces pilots sur une longueur de 1,261 pieds, à partir du quai vers l'amont, et établi une palée à l'entre-deux, constituée par des palplanches de 4 pouces en bois de tamarac, sur une longueur de 271 pieds. Mais ces ouvrages n'ont pas pu supporter la pression de la berge, et on a interrompu ces travaux en septembre dernier.

La dépense totale s'est élevée à $9,934.74.

Vers la fin de septembre, on a enlevé un certain nombre de grosses roches erratiques qui obstruaient la rivière Saskatchewan à l'endroit du passage du bateau traversier à Prince-Albert. On a employé le chaland *Hawk,* qui porte une grue fixe et que montent six hommes, pour l'exécution de ces travaux, du 16 septembre au 30 novembre. On avait entassé sur la plage les roches erratiques enlevées, lesquelles on a ensuite transportées pendant l'hiver au quai du gouvernement en amont. Ces roches serviront pendant cette saison dans l'établissement des ouvrages en projet pour la protection de la rive.

La dépense s'est élevée à $200.

PROVINCE DE L'ALBERTA.

RIVIÈRE ATHABASCA.

Au printemps de l'exercice dernier, on a établi trois échelles d'eau dans cette province, distribuées comme suit: à la ville d'Athabasca sur la rivière Athabasca; à Mirror-Landing, au confluent des rivières Athabasca et Lesser-Slave, et au passage de la rivière de la Paix près du confluent de cette dernière et de la rivière Smoky.

Comme il fut reconnu impossible de continuer à recueillir les éléments de ces échelles pendant l'hiver, vu qu'elles n'avaient pas été fixées d'une manière permanente dans les cours d'eau et que la glace les retenait solidement, on résolut de construire à Athabasca un massif dans la rivière Athabasca pour y établir une échelle d'eau stable, dont les mesures pourraient être relevées tout le long de l'année. On exécuta le massif est, durant les mois de février et mars derniers pour le prix de $950, auquel on ajouta une somme supplémentaire de $60 qui fut allouée pour couvrir tous les frais de l'ouvrage. On commença de recueillir les éléments de cette échelle d'eau le 7 mars, pour en continuer indéfiniment le relevé.

En outre, on exécuta le jaugeage précis de plusieurs sections de la rivière Athabasca, à Athabasca, pour reconnaître la vitesse du courant pendant l'hiver, de façon à pouvoir déterminer aussi positivement que possible le débit minimum de cette rivière en ce lieu.

Enlèvement de roches erratiques, etc.

La rivière Athabasca naît dans les MontagnesRocheuses et son cours suit généralement la direction nord-est à travers le nord de l'Alberta. Cette rivière est le seul moyen de transport à l'est d'Athabasca-Landing, pour l'approvisionnement des districts de Fort-MacMurray, du Grand lac des Esclaves et du bassin de la rivière MacKenzie. A 175 milles au nord d'Athabasca-Landing, on trouve une chaîne de rapides dont le plus considérable est le Grand-Rapide, qui accuse une pente de 40 pieds dans moins d'un mille. Des roches erratiques qui existent dans ces rapides en rendent la descente dangereuse aux chalands en charge. Il fallait autrefois décharger les chalands à la tête du Grand-Rapide et les conduire à vide pour le passage, et portager les provisions. Même à vide, les chalands ne pouvaient pas toujours opérer la descente

sans avaries. On crut qu'en enlevant les roches erratiques du chenal, les chalands en charge pourraient descendre ce rapide sans danger. On commença l'exécution de ces améliorations pendant l'exercice 1910-11, pour la poursuivre pendant 1911-12, et la reprendre le 25 septembre dernier.

L'enlèvement de ces roches erratiques a produit un volume de 1,500 verges cubes environ. En outre, il a fallu faire sauter de gros blocs de glace en maints endroits pour découvrir les roches à extraire. On s'attend que ces améliorations vont suffire pour permettre aux chalands la descente de ce rapide plus facilement.

Au portage de l'Orignal, situé sur la rivière Athabasca, à 10 milles environ à l'est de son point de jonction avec la rivière Lesser-Slave, il existe des roches erratiques qui obstruent la navigation de cette rivière. On a consacré un certain temps à l'enlèvvement de ces obstructions, ce qui a amélioré considérablement le passage en ce lieu.

EDMONTON.

L'emplacement de ce quai se trouve directement à l'est du pont bas du gouvernement à Edmonton. Le plan d'exécution comportait un ouvrage d'une longueur totale de 180 pieds à la partie postérieure et de 121 pieds à la partie antérieure, et d'une largeur maximum de 60 pieds, avec deux tabliers, supérieur et inférieure, dont celui des hautes eaux devant être établi à 11 pieds 5 pouces au-dessus de l'étiage et dont l'autre à 7 pieds 5 pouces au-dessus de ce niveau. Le ministère avait obtenu le droit de passage à ce quai, à partir du chemin qui mène au pont bas; mais l'emplacement proprement dit appartient au gouvernement.

Les travaux avaient été adjugés à la société *Smith Bros., Ltd.*, d'Edmonton, pour le prix de $9,299. On a commencé le pilotage le 1er novembre 1912, et achevé l'ouvrage le 6 janvier 1913.

Le coût total de ce quai, y compris la somme de $254.45 pour les augmentations qui avaient été autorisées, a été de $9,534.45.

GROUARD.

Le but des travaux en ce lieu est de pratiquer un chenal à partir de l'eau profonde dans le Grand lac des Esclaves, jusqu'à Grouard sur la rivière Buffalo, laquelle relie le lac Buffalo avec le Petit lac des Esclaves. Une fois achevé, ce chenal aura une largeur de 50 pieds aux alignements droits et de 60 pieds aux courbes, avec une profondeur de 4.5 pieds au-dessus du niveau des basses eaux. La nature des matières extraites consistaient principalement en *gumbo* ou argile noir visqueux. On a enlevé en tout un volume de 3,989 verges cubes de matières (cubage *in situ*). Ces travaux d'excavation, exécutés par la drague du gouvernement *N° 206*, ont été commencés le 3 juin 1912 et interrompus pour la saison le 5 octobre 1912.

LAC PETIT ESCLAVE.

La drague qui a travaillé en ce lieu a été remorquée de la rivière Lesser-Slave, à la tête du lac Petit Esclave, près de Grouard, en septembre 1911, où les travaux d'excavation ont été poursuivis jusqu'au 21 octobre de la même année. Il s'agissait de pratiquer un chenal à partir de l'eau profonde, dans le lac Petit Esclave, jusqu'à Grouard sur la rivière Buffalo, laquelle relie le lac Buffalo au lac Petit Esclave. On a remis la drague à l'œuvre le 15 mai, et elle a travaillé en ce lieu jusqu'au 15 octobre, date à laquelle on l'a mise en hivernage à Grouard.

Cette drague est du type à godet "enveloppe d'orange", de 21 pieds cubes de capacité. Elle n'était pas desservie par des remorqueurs et des chalands, les matières extraites étant éjectées directement. La nature du fond dragué, consistant en *gumbo* or argile compact visqueux, les matières éjectées ne glissaient pas dans le chenal et se maintenaient bien sur les talus de la fosse. On a extrait un volume total de 33,923 verges cubes de matières (cubage *in situ*), dont 9,100 verges cubes ont été excavées

au-dessous du plafond déterminé. La dépense au 31 mars 1913, imputée sur cet article du budget et d'après l'état d'avancement des travaux produit, s'est élevée à $5,179.13. Cette somme ne comprend pas la dépense portée au compte de la rubrique R. B. D. Elle comprend, néanmoins, la dépense que le renouvellement d'une grande partie du matériel qui servira dans les travaux de l'année suivante, a occasionnée, et l'achat de de 300 cordes de bois de chauffage destiné à ces travaux. Le prix de revient, déduit de la somme dépensée, a été de 20 cents par verge cube. La ville de Grouard étant située à 205 milles d'Athabasca, qui èst la gare la plus rapprochée, il devient absolument nécessaire de transporter à pied d'œuvre tous les approvisionnements nécessaires avant de commencer l'exécution des travaux.

L'équipe de la drague, pendant la saison, se composait de six hommes outre le chef.

Distance aux décharges, de 1 à 1½ mille.

Sommes payées à l'entrepreneur; convention spéciale, $4,809; contrat, $21,578.38. Inspection, $564. Dépense totale, $26,951.38.

Travaux commencés: convention spéciale, le 29 avril; contrat, le 3 août 1912. Travaux achevés: convention spéciale, le 19 juin; contrat, le 7 décembre 1912.

Profondeur atteinte au-dessous du zéro, de 19 à 22 pieds.

But des travaux: entretien du chenal d'accès et ménagement d'un bassin de virage dans le havre intérieur; profondeur, 22 pieds et 21 pieds.

NOTE.—La convention spéciale ne mentionne pas le roc.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

AINSWORTH.

Ainsworth, village d'environ 100 habitants, est situé sur la côte ouest du lac Kootenay, à 31 milles de Nelson. Il sert de point d'expédition à un district minier important.

Le quai construit à cet endroit a été construit avec des contributions publiques et l'aide du gouvernement provincial, en 1894. Une quantité de gros cailloux le long de ce quai en rendaient l'accès dangereux. Autorité fut reçue d'y envoyer la drague *Bittern* du ministère, qui enleva ces cailloux et les déversa en eau profonde durant les 11 et 12 mars.

Dépense totale, $77.08.

ALBERNI.

Le quai établi sur la rivière Somas, à la tête du canal Alberni, a été construit à la journée.

Les travaux ont été commencés le 16 juillet 1912, et le quai a été achevé le 25 octobre 1912.

Les dimensions du quai sont comme suit: 98 pieds de longueur, 50 pieds de largeur. L'abord a 100 pieds de longueur et 14 pieds de largeur. Il y a deux cales, l'une de 12 pieds de largeur pour le fret et l'autre de 6 pieds pour l'accomodation des chaloupes et autres petites embarcations. Il y a une profondeur d 10 pieds le long de la face du large à basse marée.

Dépense totale, $2,615.09.

ALICE-ARM.

On a construit en régie à Alice-Arm, anse de l'observatoire, un quai sur pilotis de 40 x 60 pieds avec un abord de 1,570 pieds de longueur et de 14 pieds de largeur, d'après un arrangement conclu avec M. W. G. Gillette, de Vancouver, qui avait son matériel sur les lieux. On trouve une profondeur d'eau de 20 pieds le long de la face

de ce quai à basse mer. Ce débarcadère sera d'une grande utilité à un grand nombre de prospecteurs, de mineurs et d'agriculte urs dans le pays environnant. Actuellement, à l'exception de quelques prospecteurs, il n'y a pas de colons dans le voisinage immédiat. L'ouvrage a entraîné une dépense de $4,080.06.

ANSE SKIDEGATE.

On a accordé une allocation de $1,000, pour faire disparaître cinq rochers dans l'anse Skidegate, sur l'une des îles de la Reine-Charlotte. On a essayé d'exécuter ces travaux, mais le mauvais temps, les tempêtes et les marées en ont empêché l'achèvement. Pendant ce délai, on a étudié le projet de l'approfondissement de tout l'anse. L'examen sur les lieux a démontré que le seul moyen d'améliorer l'anse était de l'approfondir par des dragages dans toutes ses parties. On a résolu conséquemment d'interrompre les travaux, en attendant la solution du problème à l'étude. L'enlèvement de ces rochers entraînera une dépense moins considérable, s'il est exécuté en même temps que les dragages de tout le chenal.

Dépense, $250.

BAIE DU REFUGE.

On a exécuté le levé et les plan et devis pour la construction sur la baie du Refuge, île Porcher, d'un quai sur pilotis de 40 x 60 pieds, avec un abord de 395 pieds de longueur et de 14 pieds de largeur. Ces travaux ont été adjugés le 20 décembre 1912 à MM. Angle et Hyatt, de Prince-Rupert, pour le prix de $5,200.

Le mauvais temps n'a permis que l'exécution de 90 pour 100 de l'ouvrage, mais l'approche du printemps et du beau temps devrait permettre son achèvement vers le 15 avril, après quelques jours de travail. Ce quai desservira tous les colons et autres gens sur la côte nord de l'île. On expédie une grande quantité de gravier de ce point à Prince-Rupert, pour servir à la construction des maisons de cette nouvelle ville. Ce lieu offre un excellent refuge aux bateaux de pêche pendant les tempêtes. Le gouvernement provincial a construit une chemin pour établir des moyens de communication entre ce quai et l'intérieur de l'île.

La dépense jusqu'à ce jour a été de $5,136.

BAIE HARDY.

Les réparations suivantes ont été faites au quai de la baie Hardy, par MM. James McDonald et compagnie, à qui on a accordé l'ouvrage à exécuter à des prix fixés par une convention, c'est-à-dire, $36 pour chaque pilotis enfoncé en place et $36 par M. pour le bois dans l'ouvrage, y compris le fer, etc.

Trente-six pilotis de fondement ont été enfoncés et des moises contenant 2,500 pieds de bois m.p., ont été posées. Un entrepôt de 12 pieds par 20 pieds a été construit sur le quai.

Dépense totale, $1,483.

Les travaux ont été commencés le 26 juillet et ont été achevés le 3 août 1912.

Les dimensions de ce quai sont de 40 pieds par 100 pieds et l'abord a 160 pieds de longueur par 16 pieds de largeur.

BAIE SHUSHARTIE.

Les dimensions du quai de la baie Shushartie sont comme suit: Le quai principal est de 40 pieds par 70 pieds et l'abord de 105 pieds de longueur par 14 pieds de largeur; l'entrepôt est de 12 pieds par 20 pieds.

Ce quai a été construit par MM. James McDonald et compagnie avec qui on a passé un contrat à prix fixe, savoir: $29 pour chaque pilotis enfoncé en place et $38 par M. pour le bois dans l'ouvrage, y compris le fer, etc.

Dépense totale, $3,964.

Les travaux de construction ont été commencés le 27 août et ont été achevés le 27 août 1912.

BAIE TUCKER.

Les dimensions du quai de la baie Tucker sont comme suit:—Le quai principal est de 40 pieds par 70 pieds, l'abord a 120 pieds de longueur et 12 pieds de largeur, et l'entrepôt est de 12 pieds par 20 pieds.

L'ouvrage a été exécuté par MM. James McDonald et compagnie au prix fixe de $29 pour chaque pilotis enfoncé en place et de $36 le M. pour le bois, dans l'ouvrage y compris le fer, etc.

Dépense totale, $3,969.85.

Les travaux ont été commencés le 1er septembre et ont été achevés le 19 septembre.

BAIE UNION.

Les réparations ci-dessous énumérées ont été exécutées au quai de la baie Union.

Vingt pilotis de fondement en bois dur, quinze pilotis d'entretoisement et nouf pilotis de défense ont été enfoncés dans l'ouvrage du quai principal, et 2,300 pieds de bois ont été employés dans la construction du nouveau plancher.

Les travaux ont été achevés le 24 décembre 1912. Le coût de ces réparations s'est élevé à $689.92.

BAMFIELD.

Les réparations suivantes ont été faites au quai en ce lieu: huit nouveaux pilotis de défense ont été enfoncés, dix soles d'amarrage supplémentaires et quatre moises ont été posées. Des pièces de ceinture ont été posées, à la ligne du niveau de la basse marée, le long de la face du large des massifs de béton, de manière à être assujetties aux pilotis de défense; les pièces de bois ont été liées avec des câbles aux blocs de béton.

Les quatre moises ont été posées afin d'assujettir l'angle du massif qui avait été endommagé par un bateau.

Un petit abri a été réparé et un nouvel entrepôt de 14 pieds de largeur et 24 pieds de longueur, à murs de 8 pieds de hauteur et à toit en batière a été construit. L'ouvrage a été commencé le 20 mars et a été achevé le 31 du même mois, 1913.

Dépense totale, $739.30.

BOSWELL.

Boswell est situé sur la côte est du lac Kootenay, à 12 milles de Proctor et à 34 milles de Nelson. C'est un établissement agricole d'environ 150 habitants où l'on cultive aussi les arbres fruitiers.

La somme de $7,500 a été votée pour la construction d'un quai à cet endroit durant la session de 1912-13, et un contrat a été accordé à H. Perry Leake, de Nelson, le 6 septembre 1912, au montant de $8,437.

La construction de ce quai a été commencée par l'entrepreneur le 30 septembre 1912 et achevée le 31 janvier 1913. La construction est en bois sur pilotis, de 362 pieds de longueur par 32 pieds de largeur.

L'extrémité de terre est de niveau sur une distance de 48 pieds et le reste de l'ouvrage, sur une longueur de 324 pieds, à pente uniforme de 1 dans 1½ atteignant 5 pieds au-dessus de l'eau basse. En plus de l'ouvrage compris dans le contrat, les travaux suivants ont été exécutés:—

Une cale de 6 pieds par 36 pieds, l'extrémité inférieure se trouvant à 24 pouces au-dessus des basses eaux.

Des coffres d'amarrage, comprenant 4 pieux chacun, établis aux angles du large, et à intervalles de 60 pieds de chaque côté du quai.

Un abri de 12 pieds par 16 pieds à l'extrémité de terre a été construit.

Dépense totale, $9,276, y compris les travaux supplémentaires ci-dessus mentionnés.

BURRARD-INLET.

La drague *Mastodon,* a travaillé toute l'année dans l'anse Burrard, aux localités First-Narrows, Coal-Harbour et Parthia-Shoal.

Les travaux à First-Narrows étaient la continuation de ceux entrepris l'année précédente et ils ont consisté dans l'enlèvement de gravier sur le côté nord du détroit. On a interrompu les travaux vers la fin du mois de mai, quand on a atteint les conduites de l'usine de distribution d'eau de la ville de Vancouver; ces conduites n'ont pas encore été enlevées.

BURR'S-LANDING.

Du 22 août au 10 septembre, la drague a subi des réparations, et du 11 septembre au 19 octobre, elle a travaillé à Burr's-Landing. Un chenal de 150 pieds de largeur, et de 1,200 pieds de longueur atteignant une profondeur de 9 pieds aux basses eaux, a été creusé. 38,100 verges cubes ont été draguées.

La drague *King-Edward* a commencé de travailler à Burr's-Landing le 11 septembre. Le 27 septembre, elle avaria son arbre osciliant et on profita de cet accident pour installer une nouvelle élinde à succion, et vers le 11 octobre, la drague avait été mise en parfait état et elle a pu poursuivre ses travaux à Burr's-Landing, qu'elle a achevés le 17 octobre.

Dragage.

Du 11 septembre au 19 octobre, la drague *King-Edward* a travaillé à Burr's-Landing, et elle a extrait un volume de 39,100 verges cubes de matières, pour pratiquer un chenal d'accès au débarcadère en ce lieu de 1,200 pieds de longueur, de 150 pieds de largeur et de 9 pieds de profondeur aux basses eaux.

BURTON CITY.

Burton City est un point d'approvisionnements pour une région agricole considérable et un district minier sur la petite rivière Cariboo, tributaire de la rivière Colombie, Burton City est situé sur le détroit de la rivière Colombie, à 16 milles de Nakusp. Le village et le district comptent environ 300 habitants.

Le quai est en bois sur pilotis, de 320 pieds de longueur, àcause du peu de profon-

Le quai est en bois sur pilotis, de 320 pieds de longueur. A cause du peu de profondeur d'eau durant l'hiver, il a fallu prolonger le quai de 40 pieds. Diverses réparapartie du quai.

Les travaux ont été commencés le 23 novembre 1912, et ont été achevés le 27 janvier 1913, au coût de $2,418.95. Ce montant comprend le coût des outils, etc. Cet outillage est maintenant disponible pour d'autres travaux dans le district.

CANOE PASS.

Le 6 mars, on a reçu l'autorité de commencer les travaux de clayonnage requis à l'endroit connu sous le nom de Canoe Pass. L'ouvrage commencé le 18 mars a été suspendu le 31 mars. Le seul ouvrage exécuté a été de couper les fascines nécessaires pour l'établissement du clayonnage. Le coût de cet ouvrage, y compris les matériaux, a été de $1,399.14.

CELISTA.

Celista, situé au nord du lac Shuswap, vis-à-vis de Sorrento, est un établissement d'environ 60 habitants qui s'occupent à la culture variée. Le seul moyen de transport est par eau. C'est par cette voie que les habitants reçoivent la malle du chemin de fer du Pacifique-Canadien, à Notch-Hill, C.-B.

Le quai est construit sur pilotis de 126 pieds de longueur et 32 pieds de largeur, avec un massif de 48 pieds par 32 pieds à l'extrémité du large. La plate-forme est établie à une élévation de 2 pieds au-dessus des hautes eaux.

Du côté du quai, sur une distance de 56 pieds, une cale de 8 pieds de largeur avec une pente de 1 dans 7 a été établie jusqu'au niveau de l'eau.

Des pilotis disposés en chevalets ont été enfoncés à intervalles de 14 pieds. Ces chevalets sont coiffés d'un chapeau de 10 x 12 pouces, de 32 pieds de longueur. Des longerons de 10 par 12 pouces et de 28 pieds de longueur sont assujétis aux chapeaux, et des solives de 3 x 6 pouces, de 16 pieds de longueur, supportent un plancher de madriers de 3 pouces.

Toute la construction est en bois de pin de la Colombie-Britannique. L'ouvrage s'est poursuivi sans interruption du 2 au 28 septembre, quand il a été achevé.

Dépense totale, $3,822.42.

CHASE.

Le 10 mai, le dragueur a été remorqué au quai du gouvernement à Chase, où les machines ont été mis en ordre et diverses réparations faites au dragueur avant de clore les travaux le 31 mai à l'approche de la crue des eaux.

Les travaux ont été repris le 17 juillet et avant de quitter son mouillage au quai du gouvernement, le dragueur a exécuté un peu de dragage et de curage. Environ 3,000 verges cubes d'argile et de gravier ont été dragués et éjectés directement en arrière du pilotage, le long du quai. Des chevaux avec ravales ont été employés pour disposer du déblai là où c'était nécessaire.

Les travaux en ce lieu ont été commencés le 17 juillet pour exécuter certains travaux d'excavation, etc.; on a extrait un volume de 2,657 verges cubes, de sable, d'argile et de gravier, matières qu'on a éjectées en arrière du pilotis, et on a employé des ravales pour la distribution des matières.

Après l'exécution de ces travaux, on a remorqué la drague à Shaws-Bar, comme il a été dit plus haut, et les travaux sur cette rivière ont été achevés le 8 octobre.

CHENAL NICOMEN.

Une petite tranchée a été pratiquée à l'embouchure de ce chenal pour permettre aux bateaux d'atteindre le quai. Cette tranchée a 800 pieds de longueur, 100 pieds de largeur et atteint une profondeur de 6 pieds aux basses eaux.

Cet ouvrage a été achevé le 19 mars. 13,960 verges cubes ont été draguées.

CHENAL WOODWARD.

Les travaux sur la jetée n° 2 ont été commencés le 26 avril et suspendus le 28 décembre 1912.

Six matelas de fascines ont été immergés et trois cent quarante pilotis enfoncés. Les espaces entre les pilotis ont été remplis de fascines et de pierres.

Il faudra encore établir des fascines et de la pierre entre les pilotis, afin d'atteindre l'élévation voulue, c'est-à-dire 4 pieds au-dessus du niveau de la marée basse à l'extrémité du large avec une rampe atteignant l'élévation de la mi-marée à l'extrémité de terre.

Le coût de cet ouvrage a été de $17,249.26.

CHILLIWACK.

L'enlèvement du bois fondrier dans le chenal d'accès à Chilliwack a été exécuté à l'époque des basses eaux, quand le bateau pour le ramassage de ces obstructions ne pouvait pas y opérer, au coût de la somme de $504.85 prise à même l'allocation disponible pour ces travaux.

Le 6 mars, on a reçu l'autorité de commencer à travailler à l'enlèvement des barrages causés par des amoncellements de bois perdu. Ce travail a été commencé le 16 mars et a été suspendu le 31 mars conformément aux instructions reçues.

Dépense totale, $489.35.

COAL-HARBOUR.

La drague *Mastodon,* a commencé de travailler à Coal-Harbour le 3 juillet, pour pratiquer un chenal de 200 pieds de largeur et de 15 pieds de profondeur. Les matières se composaient de roches erratiques enfouies dans le tuf et l'argile, et on a éprouvé des difficultés à les extraire et ceci, aggravé par le fait que la plus grande partie du dragage a été exécutée au moyen des godets, et non par le tambour d'en bas, a retardé considérablement les travaux, et le procédé a usé rapidement les bords des godets et fait sauter presque tous les rivets. Le peu de profondeur d'eau dans le lieu où le dragage a été exécuté, a nécessité le remplacement de la drague *Point-Ellice,* par la drague *Point-Hope,* et la première a été remorquée à Victoria. La drague *Point-Hope* éjectait les matières dans les chalands qui étaient remorqués aux décharges par le *Point-Grey.*

La drague a été obligé d'interrompre ses opérations le 5 octobre, faute de charbon, dont la livraisont n'avait pu Ktre faite, par suite d'une grève dans les mines de la *Canadian Colleries (Dunsmuir), Limited.* On a installé un brûleur au pétrole du système "Dalh" sur la drague, laquelle on a armé le 12 octobre. Le chauffage au pétrole a été très satisfaisant et a épargné le temps employé au chargement du combustile. La capacité du réservoir à huile n'était pas suffisante cependant, car il ne pouvait contenir que la quantité suffisante pour une semaine. On croit devoir suggérer que des réservoirs supplémentaires soient installés sur cette drague.

COMAPLIX.

Comaplix est situé sur un bras du lac Upper-Arrow, à 8 milles de Arrowhead, au fond du lac. C'est un village d'environ 300 habitants où il y a une scierie. C'est la seule industrie de la localité. Un contrat a été accordé à MM. S. Mills et H. S. Beharrell, pour la construction d'un quai en bois sur pilotis pour la somme de $7,990.

Les travaux ont été commencés le 4 novembre 1912, et ont été achevés le 25 janvier 1913.

Le quai a 275 pieds 6 pouces de longueur et 32 pieds de largeur. L'extrémité de terre est de niveau sur une distance de 35 pieds 6 pouces; 204 pieds ont une pente de 1 dans 12, et l'extrémité du large sur une distance de 36 pieds est de niveau et est établi à une élévation de 4 pieds au-dessus de l'eau basse.

Dépense totale, $8,402.50.

COWLAND-HARBOUR.

On a considéré qu'une pontée serait plus économique et plus avantageuse pour les habitants de ce lieu. Une plate-forme flottante de 22 pieds par 44 pieds a été établie avec un abord flottant de 344 pieds de longueur par 6 pieds de largeur. Un petit abri de 10 pieds par 16 pieds, avec des murs de 8 pieds a été construit sur la pontée pour accommoder le public, et protéger les marchandises en cas de mauvais temps. Vingt pilotis ont été enfoncés pour fixer la pontée et l'abord.

Dépense totale, $1,995.

MM. James McDonald et compagnie, ont construit cette cale à un prix fixé par une convention pour les pilotis enfoncés en place et le bois dans l'ouvrage; c'est-à-dire, $35 par M. pour le bois, $40 chacune pour les grumes en cèdre et $35 chacun pour les pilotis en place.

DEER-PARK.

Deer-Park, est un établissement agricole ou l'on cultive aussi les arbres fruitiers sur la côte est du lac Lower-Arrow. Il compte actuellement 200 habitants environ;

mais à mesure que le terrain est subdivisé et mis en vente, la population augmente rapidement.

La construction d'un quai en bois sur pilotis en ce lieu a été faite à la journée. Les travaux ont été commencés le 4 octobre 1912 et achevés le 22 février 1913, au coût de $6,466.99.

Le quai est de 378 pieds de longueur par 32 pieds de largeur. L'extrémité du rivage est de niveau sur une distance de 56 pieds et il a été établi à une élévation de 2 pieds au-dessus des hautes eaux; les 28 pieds suivant ont une pente de 1 dans 12 et les autres 294 pieds ont une pente de 1 dans 10½ atteignant une élévation de 5 pieds au-dessus des basses eaux. Un abri de 12 pieds par 16 pieds, en bois, a été construit sur le quai à l'extrémité de terre.

DÉTROIT DE LA RIVIÈRE COLOMBIE.

Le détroit de la rivière Colombie, en aval de Burton-City, sur une distance d'environ un demi-mille, reçoit une quantité considérable de sable et de gravier de la petite rivière Caribou, provenant de l'érosion causée par les hautes eaux de cette petite riivière.

La nouvelle drague *Sheldrake* du ministère a été envoyée pour draguer durant l'hiver, ces matières accumulées dans le chenal.

On gréa la drague à Burton le 30 septembre 1912.

Quand les travaux actuels de dragage commencèrent, on se rendit compte que certains changements dans l'équipement de la drague étaient nécessaires. Ces changements eurent pour résultat d'augmenter considérablement l'efficacité du dragueur.

Il est toutefois de plus nécessaire de remplacer le godet unique, "coquille de moule", de 2 verges et demie, par un godet de 1 verge et demie; car le premier est trop lourd pour la coque quand il est manœuvré au moyen d'un élinde de 60 pieds.

Omettant les retards causés par les changements ci-dessus mentionnés, il a été démontré que la drague est d'une efficacité exceptionnelle, et elle a donné d'excellents résultats durant la saison.

Les travaux de dragage dans le chenal ont été commencés le 1er janvier 1913 et ont été continués jusqu'au 31 mars, date à laquelle les opérations étaient encore en marche.

On creuse le chenal sur une largeur de 75 pieds avec une profondeur de 8 pieds aux basses eaux. La longueur totale de la tranchée sera de 2,600 pieds, dont 1,980 pieds avaient été achevés le 31 mars. Le déblai consiste en gravier et sable. Le 31 mars, 20,889 verges avaient été draguées au coût de $2,915.63.

ESQUIMALT.

Le 23 mai, la drague exécuta un travail pour la *Esquimalt and Nanaimo Railway Company* (C. P. R.), le long de la face est de leur quai, où est emmagasiné l'huile, établi sur le havre d'Esquimalt. Ce dragage atteint une profondeur de 24 pieds à la marée basse et 6,750 verges cubes de matières ont été enlevées. Pour ce service la compagnie a payé $1,060, représentant 10.6 d'ouvrage de la drague à $100 par jour.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Pendant l'exercice révolu le 31 mars 1913, 18 bâtiments sont entrés dans le bassin de radoub pour le nettoyage, le peinturage et les réparations. Le bassin a été occupé pendant 83 jours, les revenus ont été de $8,957.36.

Outre les travaux à la manœuvre des vaisseaux, l'équipe du bassin de radoub s'est employée au peinturage des bâtiments, à l'examen et au renouvellement de la machinerie, à la construction des échafauds et au peinturage dans la chambre du caisson; en un mot, à tous les travaux nécessaires pour mettre le bassin de radoub en état de répondre à toutes les exigences.

Le retour d'équerre à la face du caisson est usé et rongé, et s'il devient nécessaire d'employer le caisson dans le mouillage extérieur, pour faire rentrer les vaisseaux dans le bassin de radoub, il faudra exécuter bientôt des réparations considérables au tour d'équerre extérieur à la face du caisson, de façon à éviter l'épuisement constant du bassin pour le tenir à sec.

BASSIN DE RADOUB, ESQUIMALT.

Durant l'exercice révolu le 31 mars 1913, dix-huit vaisseaux sont entrés dans le bassin de radoub pour y être espalmés, peinturés et réparés. Le bassin a été occupé pendant 83 jours. Le revenu total a été de $8,957.36.

Quand le personnel du bassin n'était pas employé à mettre un navire en carénage ou à le faire sortir, les bâtisses étaient réparées et peinturées. Les machines, dont certaines parties ont été renouvelées, ont été mises en ordre. L'intérieur de l'enclave du bateau-porte a été décapé et peinturé, et d'autres travaux ont été exécutés pour améliorer le bassin et le terrain avoisinant. L'appui du bateau-porte est considérablement endommagé par le toredo, et il sera nécessaire au cours de l'exercice prochain, de le réparer au cas où un grand vaisseau entrerait en carénage, quand il faudrait placer le bateau-porte du côté extérieur, les fuites devenant alors si considérables qu'il serait nécessaire de tenir les pompes à l'œuvre presque constamment pour tenir le bassin à sec.

Dépense totale, $15,198.45.

ÉTANG DE NICOMEN.

Dragage.

On a remorqué la drague *King Edward,* à Nicomen, pour pratiquer à l'entrée de l'Etang une tranchée qui permettra aux bateaux à vapeur d'atteindre le quai en ce lieu. Cette tranchée a une longueur de 800 pieds, une largeur de 100 pieds et une profondeur de 6 pieds aux basses eaux. Les travaux ont été achevés le 19 mars, et la drague a extrait un volume de 13,960 verges cubes de matières.

GOLDEN.

Golden, village situé sur la voie principale du chemin de fer du Pacifique-Canadien à 475 milles de Vancouver, est un centre agricole, aussi bien que le centre d'opérations considérables pour l'exploitation du bois. C'est le point de distribution pour le haut de la vallée de la rivière Colombie, où est installée une des plus grandes scieries de la province. Ce village compte 700 habitants. C'est le terminus nord des bateaux faisant le service sur la rivière Colombie jusqu'à Windermere, au sud, une distance de 100 milles.

L'ouvrage a été commencé le 19 août et a été achevé le 20 décembre 1912.

On se proposait en premier lieu de construire un quai de 40 pieds par 100 pieds, les premiers 40 pieds devant être de niveau et les autres 60 pieds en pente. Toutefois, le manque d'espace n'a pas permis l'adoption de ce plan. La partie centrale du quai a été construite de niveau avec des cales mobiles à chaque extrémité. Ces cales suspendus par des câble sont abaissées où exhaussées à l'aide de treuils, afin de correspondre aux différentes phases de l'eau qui à cet endroit varient de 9 pieds.

Dépense totale, $3,641.81.

GOOSE-BAY.

On a construit en régie à Goose-Bay, surnommé plus tard Granby-Bay, anse de l'observatoire, un quai sur pilotis de 40 x 60 pieds avec un abord de 125 pieds de longueur et de 14 pieds de largeur, d'après un arrangement conclu avec M. W. G. Gillette, de Vancouver.

Ce quai a été établi pour offrir des facilités d'embarquement et de débarquement aux gens qu'attire en ce lieu la construction d'une grande fonderie par la *Hidden*

Creek Copper Co. En outre, il sert aux prospecteurs et aux colons dans les environs. On trouve 20 pieds d'eau de profondeur le long de sa face à basse mer, et il a été établi sur le seul emplacement disponible dans le havre. Son exécution a entraîné une dépense de $3,511.04.

GORDON-ROAD.

Les travaux de construction du quai à Gordon-Road, ont été commencés le 6 décembre 1912, et ont été achevés le 7 janvier 1913.

Dépense totale, $1,530.75.

GREEN'S-LANDING.

Les travaux de construction du quai à Green's-Landing, ont été commencés le 7 janvier, et ont été achevés le 14 mars. Durant environ 3 semaines, pendant le mois de janvier, on a dû interrompre l'ouvrage à cause des glaces dans la rivière. Les dimensions de ce quai sont de 50 pieds par 50 pieds avec une cale de 84 pieds de longueur par 12 pieds de largeur. L'abord a 132 pieds de longueur par 15 pieds de largeur. Un abri de 24 pieds par 16 pieds a été construit.

Dépense, $2,385.70.

Des réparations peu importantes ont été faites aux quais établis aux lieux suivants: Mission, Matsqui, McAdams, Sumas, New-Westminster, Sapperton et Chilliwack, réparations qui ont entraîné une dépense totale de $1,304.83.

HARROP.

Harrop, situé sur le bras ouest du lac Kootenay, à 18 milles de Nelson, est le centre d'un établissement agricole important où l'on cultive les arbres fruitiers avec grand succès.

Un quai en bois sur pilotis a été construit en ce lieu en 1911; mais vu le progrès rapide de cet établissement, il a fallu agrandir le quai en 1912. Il a été décidé de l'élargir de 24 à 32 pieds et de le prolonger de 240 à 270 pieds.

L'ouvrage a été exécuté à la journée, les travaux ont été commencés le 1er avril 1912. Ils ont été achevés le 30 mai 1912 au coût de $1,689.15.

HATZIC.

La drague *King Edward* a été transférée à Hatzic pour approfondir l'abord du quai où s'était accumulé dernièrement un dépôt d'alluvions. Une tranchée a été pratiquée sur une distance de 750 pieds et 150 pieds de largeur atteignant une profondeur de 8 pieds aux basses eaux. 21,650 verges cubes ont été dragués.

La drague *King Edward* s'est rendue au quai de Hatzic pour commencer les travaux d'excavation en ce lieu, qu'elle a poursuivis jusqu'après la clôture de l'exercice, travaux qui ont consisté dans l'extraction de 471,030 verges cubes de matières, et a entraîné une dépense pour l'année de $52,138.80 soit, $11.06 par verge cube.

Dragage.

On a remorqué la drague *King Edward,* au quai de Hatzic, pour approfondir le chenal d'accès, lequel il y a quelque temps s'était rempli d'alluvion. On a extrait en ce lieu un volume de 21,650 verges cubes de matières au 31 mars, pour pratiquer une tranchée de 750 pieds de longueur, de 150 pieds de largeur et de 8 pieds de profondeur aux basses eaux.

HOLBERG.

Un contrat en date du 19 décembre 1912, a été passé avec M. R. H. Wood, d'Alberni, pour la construction d'un quai à Holberg, au prix de $12,657.

Le 31 mars, 101 pilots avaient été enfoncés, et 15,000 pieds courants de bois pour pilots avaient été livrés sur le terrain.

Après la préparation des plans et devis, le gouvernement provincial à construit le chemin public plus bas sur le bras ouest du détroit Quatsino, là où est situé Holberg. L'emplacement de l'abord a été changé, afin de l'adapter à la nouvelle localisation du chemin et sa longueur a été réduite, de 2,940 pieds à 2,270 pieds.

ILE PORCHER.

On a construit en régie à l'île Porcher, sur la rivière Spiller, un quai sur pilotis de 40 x 60 pieds, avec un abord de 150 pieds de longueur et de 14 pieds de largeur, d'après un arrangement conclu avec Mark Hyatt, de Prince-Rupert. Le gouvernement provincial a construit un chemin à partir de ce quai pour établir des moyens de communication avec les autres localités de l'île. Ce quai desservira aussi les colons établis sur la côte est. On trouve une profondeur d'eau de 20 pieds le long de la face du débarcadère, à basse mer, et tous les caboteurs peuvent y accoster.

Dépense jusqu'à ce jour, $3,450.21.

ILE SAINT-JAMES.

Les dimensions du quai de l'île Saint-James sont comme suit:—Le quai principal a 40 pieds par 60 pieds; l'abord a 495 pieds de longueur et 12 pieds de largeur et l'abri est de 12 pieds par 20 pieds, avec des murs de 8 pieds. Une cale flottante de 20 pieds par 35 pieds a été établie avec une passerelle de 36 pieds par 4 pieds, conduisant au quai principal.

Dépense totale, $2,154.68.

Les travaux de construction ont été commencés le 10 septembre et ont été achevés le 3 octobre 1912.

ILE SAVARY.

Les dimensions du quai à l'île Savary, sont les suivantes:—Le quai principal est de 40 pieds par 60 pieds; l'abord a 390 pieds de longueur par 14 pieds de largeur; l'abri est de 12 pieds par 20 pieds, avec des murs de 8 pieds; la cale flottante est de 10 pieds par 16 pieds avec un plancher de madriers de 2 pouces, et on a établi une passerelle de 4 pieds par 28 pieds conduisant au quai, pour accommoder les petites embarcations.

Cet ouvrage a été exécuté par MM. James McDonald et compagnie, avec qui on a passé un contrat pour la construction de ce quai à prix fixe, c'est-à-dire $36 pour chaque pilotis enfoncé en place et $36 par M. pour le bois dans l'ouvrage, y compris le fer.

Dépense totale, $4,980.

Les travaux ont été commencés le 25 juillet et ont été achevés le 3 août 1912.

ILE SIDNEY.

Les réparations ci-dessous énumérées ont été faites au quai de l'île Sidney.

L'extrémité intérieure de l'abord, sur une distance de 235 pieds, a été renouvelée, et 20 pilotis ont été enfoncés là où c'était nécessaire, au-dessous de l'abord. Un prolongement de 20 pieds par 60 pieds a été construit sur l'alignement de la face du quai; un nouvel entrepôt de 20 pieds par 12 pieds a été construit sur le quai et une cale de 30 pieds de longueur par 4 pieds de largeur a été établie en arrière du quai pour accommoder les petites embarcations.

Les travaux ont été commencés le 24 août et ont été achevés le 9 septembre 1912.

Dépense totale, $1,842.67.

KAMLOOPS.

Kamloops, ville d'environ 4,000 habitants, est située sur la voie principale du Pacifique-Canadien, au confluent des branches nord et sud de la rivière Thompson.

Outre un grand nombre de chaloupes à vapeur, il y a en ce lieu trois bateaux à vapeur pour passagers et fret faisant le service sur les deux branches de la rivière, durant la saison de navigation, et trois fois par semaine, il y a service entre Kamloops, Chase et autres points sur les lacs Shuswap.

L'abord du quai a 48 pieds de longueur et 24 pieds de largeur et à l'extrémité du large, il y a un massif de 60 pieds par 32 pieds. Le long de la face du large, il y a une cale de 60 pieds de longueur et de 8 pieds de largeur à pente uniforme.

Des pilots disposés en chevalets ont été enfoncés à intervalles de 12 pieds avec superstructure comprenant des chapeaux et longerons de 10 x 12 pouces, et des solives de 3 x 12 pouces supportant un plancher de madriers de 3 pouces. Le quai a été achevé le 28 février.

L'allocation a été dépensée en entier et en plus $76.24 pour les frais du transport de l'outillage, de Sicamous à Kamloops.

Dépense totale pour l'exercice 1912-13, $3,576.24.

KINCOLITH.

Kincolith, anse de l'observatoire, est situé à l'embouchure de la rivière Naas. Le quai en ce lieu a été construit pour remplacer le vieux quai qui avait été tellement rongé par les tarets qu'il était devenu hors de service. Le nouveau quai consiste en un ouvrage sur chevalets de 40 x 60 pieds avec un abord de 140 pieds de longueur et de 14 pieds de largeur. On trouve 20 pieds de profondeur d'eau le long de sa face, à basse mer. Il a été construit en régie d'après un arrangement conclu avec M. W. G. Gillette, de Vancouver, et son exécution a entraîné une dépense de $3,497.46.

KOOTENAY-LANDING.

Kootenay-Landing est situé à l'extrémité sud du lac Kootenay. C'est le port des bateaux faisant le service entre Nelson et autres points sur le lac. C'est le terminus ouest de la voie secondaire de Crow's-Nest du chemin de fer du Pacifique-Canadien. Tous les passagers et le fret de cette voie ferrée sont transportés de ce point à des bateaux ou barges. Les quais et les cales étant situés à l'embouchure de la rivière Kootenay, une grande quantité d'alluvion est déposée dans le chenal chaque année, et il est nécessaire de draguer pour y maintenir la navigation. L'ouvrage fait jusqu'à présent a donné de bons résultats, et d'ici à quelques années le chenal sera tel qu'il ne sera nécessaire que de curer l'alluvion déposé chaque saison.

Le dragueur *Bittern* du ministère a été employé du 1er avril au 13 mai 1913, et après la crue des eaux, du 7 septembre 1912 au 10 mars 1913. Plusieurs tranchées ont été creusées à 12 pieds de profondeur aux basses eaux. Ces tranchées avaient chacune 40 pieds de largeur sur une longueur de 5,900 pieds. De plus, une tranchée de 200 pieds de rayon couvrant 125 degrés, a été draguée autour du coffre de halage. Le déblai, sable et argile durcie, a été déversé à une distance de ½ mille en eau profonde au moyen d'un chaland à trappe.

51,655 verges cubes ont été draguées au coût de $14,295.86.

Le remorqueur *On Dot* de Nelson, capitaine F. Cogle, propriétaire, a été nolisé pour touer le chaland au prix de $27 par jour.

LAC KENNEDY.

Les travaux ci-dessous énumérés ont été exécutés afin de faciliter aux colons et aux prospecteurs l'accès du lac Kennedy, par le détroit de Clayoquot. Plusieurs cailloux ont été tirés à la poudre dans les rapides de la rivière. Les embarcations descendant la rivière, y trouve maintenant un chenal sûr de 30 pieds de largeur. On a ouvert un portage sur une distance de 750 pieds le long de la berge de la rivière, et l'ancien portage de 685 pieds de longueur a beaucoup été amélioré.

Le but de ces travaux est de permettre le transbordement des marchandises, du pied à la tête des rapides, et de permettre le halage à la cordelle des canots et autres petites embarcations.

Les travaux ont été commencés le 1er août et ont été suspendus le 2 octobre 1912.

Dépense totale, $1,484.50.

LADNER.

Commencés le 7 août 1912, les travaux d'exécution du quai de Ladner ont été achevés le 12 septembre 1912. La longueur de ce quai est de 130 pieds, et sa largeur de 70 pieds. Il a été établi sans abord, ni abri, et il a coûté $2,303.42.

LADNER'S-LANDING.

Du 11 juillet au 19 août, la drague a curé le chenal conduisant au quai public, à Ladner's-Landing. Ce chenal a 150 pieds de largeur, 1,900 pieds de longueur et atteint une profondeur de 10 pieds à la marée basse. 57,700 verges cubes ont été draguées.

Le 20 août, la drague a travaillé pendant une journée pour la *Canada Fish Products Company* et a enlevé 2,000 verges cubes de sable le long de la face du quai de cette compagnie, qui a payé au ministère la somme de $165.75 pour ce service.

LADYSMITH.

Les réparations ci-dessous énumérées ont été exécutées au quai de Ladysmith. 24 pilots ont été enfoncés et assujettis avec des boulons sous l'abord; une cale flottante de 17 pieds par 44 pieds a été établie le long de l'abord avec une passerelle de 4 pieds par 30 pieds conduisant au quai principal. Cette cale flottante a été établie pour accommoder les petites embarcations; des moises comportant 2,500 pieds de bois m.p., ont été posées, etc.

Dépense totale, $1,158.59 dont $504.19 ont été dépensés au cours de l'exercice 1911-1912.

Les travaux ont été commencés le 13 juillet et ont été achevés le 5 août 1912.

Les dimensions de ce quai sont de 38 pieds par 100 pieds, et celles de l'abord, de 340 pieds de longueur par 14 pieds de largeur.

LANGLEY.

Dragage.

Le 9 novembre, on a remorqué la drague *King Edward* à Langley, et elle a extrait en ce lieu un volume de 155,420 verges cubes de matières, pour pratiquer deux tranchées, dont l'une de 2,700 pieds de longueur, sur 150 pieds de largeur et 9 pieds de profondeur aux basses eaux, et dont l'autre de 1,700 pieds de longueur, sur 100 pieds de largeur et de 9 pieds de profondeur aux basses eaux.

Ces travaux ont été achevés le 2 mars.

Le 9 novembre, la drague *King Edward* a été transférée à Langley. Elle a pratiqué deux tranchées, l'une de 2,700 pieds de longueur par 150 pieds de largeur atteignant une profondeur de 9 pieds à la marée basse, et l'autre de 1,700 pieds de longueur par 100 pieds de largeur atteignant une profondeur de 9 pieds à la marée basse. 154,920 verges cubes ont été draguées. Ce travail a été achevé le 12 mars, quand la drague s'est rendue au chenal Nicomen.

Le 14 novembre, on a commencé les travaux d'excavation sur l'étang à Langley, et on les a poursuivis activement jusqu'au 12 janvier 1913, quand la congélation de la rivière a nécessité leur interruption. On a achevé l'ouvrage entièrement en ce lieu le 12 mars.

En outre, on a entrepris des opérations de peu d'importance à Nicomen-Slough, qu'on a achevées le 19 mars.

MASSETT.

Massett désigne une réserve de sauvages sur l'île Graham du groupe des îles Reine-Charlotte. Les travaux en ce lieu ont consisté dans l'achèvement de l'abord du quai construit en 1911, et que le manque de fonds avait empêché d'achever. En outre, on a construit un prolongement sur pilotis de 37 x 34 pieds, ce qui donne à l'ouvrage les dimensions de 74 x 68 pieds. On trouve une profondeur d'eau de 20 pieds le long de sa face, à basse mer. Il a été construit en régie, d'après un arrangement conclu avec M. H. Edenshaw, et son exécution a entraîné une dépense de $1,069.90.

Massett, sur l'île Graham du groupe des îles Reine-Charlotte, désigne en outre une colonie de blancs. On a fait le levé de l'emplacement et préparé les plans et devis d'un quai sur pilotis en ce lieu, de 40 x 80 pieds, avec un abord de 410 pieds de longueur sur 14 pieds de largeur. Ces travaux ont été adjugés le 20 novembre 1912, à M. W. G. Gillette de Vancouver, pour le prix de $4,875. Une fois achevé, on trouvera une profondeur d'eau de 20 pieds le long de la face de ce quai à basse mer. Le mauvais temps qui a prévalu après l'adjudication de ces travaux, a empêché l'excavation de l'ouvrage; mais on a transporté le matériel et les matériaux à pied d'œuvre, et on s'attend à pouvoir achever l'ouvrage au plus tard le 15 mai 1913. Ce quai a été établi à New-Massett, et il desservira les nombreux colons qui s'établissent rapidement sur les terres qui longent l'anse Massett et sur celles qu'on trouve dans l'intérieur de l'île. Le lieu où a été établi ce quai est le centre d'affaires de la région, et c'est aussi le point d'expédition pour les produits de toutes sortes, tels que le poisson et le bois de charpente.

La dépense jusqu'à ce jour ne comprend que les frais du levé et les frais de voyage.

MATSQUI.

Du 1er au 25 avril, les travaux peu importants exécutés à Matsqui ont consisté dans l'achèvement de l'ouvrage de protection de la berge près du quai du gouvernement et des épis construits en 1910.

Dépense totale, $2,126.97.

Ce travail a été commencé le 12 mars 1912.

MCIVOR'S-LANDING.

Les travaux de construction du quai à McIvor's-Landing, commencés le 12 novembre, ont été achevés le 5 décembre 1912. Les dimensions de ce quai sont de 40 pieds par 40 pieds avec une cale de 68 pieds de longueur par 12 pieds de largeur. L'abord a 50 pieds de longueur par 12 pieds de largeur. Un abri de 14 pieds par 20 pieds a été construit.

Dépense totale, $1,863.45.

METCHOSIN.

Un contrat a été passé avec MM. James McDonald et compagnie pour la construction d'un quai à Metchosin, au prix de $4,837. Les travaux ont été commencés le 9 octobre et ont été achevés le 27 novembre 1912.

Les dimensions du quai principal sont de 40 pieds par 60 pieds et celles de l'abord, de 433 pieds de longueur par 14 pieds de largeur. L'abri est de 12 pieds par 20 pieds et la cale est de 12 pieds par 16 pieds.

Dépense totale, $5,119.92. Ce montant comprend la somme de $282.92 pour des moises supplémentaires, qu'il a fallu poser parce que le bois perdu, durant la tempête, avait arraché les moises fixées en premier lieu. Les nouvelles moises ont été posées directement au-dessus de la marque du niveau des hautes eaux et ont donné entière satisfaction.

MILL-BAY.

Les travaux de construction sur le quai de Mill-Bay ont été commencés le 24 juillet et ont été achevés le 14 octobre 1912.

Les dimensions de ce quai sont de 40 pieds par 60 pieds avec un abord de 240 pieds de longueur par une largeur de 14 pieds. Un entrepôt de 12 pieds par 20 pieds a été construit sur le quai. Une cale flottante de 20 pieds par 38 pieds a été établie pour accommoder les petites embarcations. Une passerelle a aussi été établie, conduisant au quai principal. Un petit abri de 10 pieds par 14 pieds a été construit.

Dépense totale, $2,615.88.

MIRROR-LAKE.

Mirror-Lake, le centre d'un établissement agricole où l'on cultive les arbres fruitiers, est situé sur la côte ouest du lac Kootenay, à 4 milles de Kaslo. Ce village compte 150 habitants, mais sa population augmente rapidement. Mirror-Lake est aussi le principal point de distribution de glace pour les villes avoisinantes. Durant l'hiver dernier, 100 wagons de glace ont été expédiés de cet endroit.

Le quai bâti à la journée est en bois sur pilotis, de 252 pieds de longueur par 32 pieds de largeur. L'extrémité de terre sur une distance de 42 pieds est de niveau et les autres 210 pieds ont une pente de 1 dans 12. L'extrémité de terre est établie à 21 pieds au-dessus des basses eaux, et l'extrémité du large à 3 pieds 6 pouces au-dessus des basses eaux.

Un abri de 12 pieds par 20 pieds a été construit adjoignant l'extrémité de terre du quai.

Dépense totale, $6,081.12.

MURPHY'S-LANDING.

Les travaux de construction du quai à Murphy's-Landing, ont été commencés le 23 septembre et ont été achevés le 31 octobre 1912. Les dimensions de ce quai sont de 36 pieds par 40 pieds, avec une cale de 80 pieds par 12 pieds.

L'abord a 108 pieds de longueur par 14 pieds de largeur. Un abri de 14 pieds par 20 pieds a été construit.

Dépense totale, $2,264.

NANAIMO.

Les réparations suivantes ont été faites au quai de Nanaïmo. Un nouveau plancher a été posé sur l'abord; la lisse d'appui et la rambarde ont été réparées.

Dépense totale, $96.58.

L'ouvrage a été commencé le 19 août et a été achevé le 21 août 1912.

Dragage.

Le 21 juin, on a remorqué la drague *Ajax* à Nanaïmo, et du 25 juin au 11 septembre, elle a extrait un volume de 43,780 verges cubes de vase en face du quai à charbon de la *Vancouver Nanaimo Co.* Dans l'exécution de ces travaux, on a creusé à une profondeur de 15 pieds à basse mer, pour permettre aux paquebots à vapeur de faire du charbon à toutes les phases de la marée. En outre, on a extrait un volume de 3,360 verges cubes de débris, de charbon, etc., en face des quais de la *Western Fuel Company* et dans le chenal d'accès au débarcadère des Cultivateurs, qui est le nom par lequel on désigne le quai du gouvernement en ce lieu.

En outre, on a extrait un volume de 9,775 verges cubes de sable du chenal sud, près de la bouée n° 3.

La longueur de la tranchée pratiquée en face du quai de la *Vancouver Nanaimo Coal Company,* dans le havre de Nanaïmo, était de 800 pieds; sa largeur moyenne de 150 pieds, et sa profondeur moyenne de 8 pieds, variant de 1 à 18 pieds.

Les travaux exécutés le long de la face des quais de la *Western Fuel Company,* ont consisté dans l'enlèvement du charbon et des débris qui s'échappent des paquebots

à quai, quand ils font du charbon; il est difficile de donner ici les dimensions de la tranchée, car on n'a dragué que ça et là, et plus particulièrement près des estacades à charbon. Les travaux exécutés vis-à-vis la boue n° 3, ont consisté dans l'enlèvement d'une batture qui se formait sur le côté sud et s'avançait graduellement dans le chenal. Cette tranchée avait environ 350 pieds de longueur et 120 pieds de largeur sur une coupe de 5 pieds.

En outre, on a curé le chenal d'accès au quai de la *Pacific Coal Company,* à Boat-Harbour, et on a enlevé en ce lieu 575 verges cubes de matières, et après ces travaux on a remorqué la drague à Victoria le 16 septembre.

Les travaux exécutés en face du quai de la *Pacific Coal Company,* à Boat-Harbour, ont consisté dans l'enlèvement du charbon et des débris qui s'étaient échappés des bâtiments à quai, pendant leur chargement, et il est impossible de donner ici les dimensions des tranchées. On a curé le chenal d'accès contre toute la face du quai, mais on n'a enlevé que peu de matières, vu que le roc solide constitue le fond en ce lieu.

Le 21 juin, le dragueur *Ajax* a été envoyé à Nanaïmo, et du 25 juin au 11 septembre 43,780 verges cubes de vase ont été enlevées contre le devant du quai de chargement de charbon de la *Vancouver, Nanaimo Company.* Le dragage atteignit une profondeur de 15 pieds à basse marée pour permettre aux vapeurs de prendre leur cargaison de charbon à toutes les phases de la marée.

3,360 verges cubes de débris et de charbon ont été draguées d'en face des quais de la *Western Fuel Company* et du *Farmer's-Landing,* nom par lequel on désigne à Nanaïmo le quai du gouvernement.

9,775 verges cubes de sable ont été draguées du chenal près de la bouée n° 3.

Le chenal d'accès au quai de la *Pacific Coal Company* a été curé et 575 verges cubes de déblai ont été enlevées. La drague est alors retournée à Victoria le 16 septembre.

On a réparé la drague du 16 au 30 septembre.

On a effectué des travaux considérables d'excavation à Nanaïmo, et consacré aussi quelques jours de travail à Boat-Harbour. La drague *Ajax* a commencé de travailler à Nanaïmo le 27 juin, et les matières draguées se composaient de gravier, d'alluvions, de charbon et de roches erratiques. Ces travaux ont été achevés le 12 septembre et la drague s'est ensuite rendue à Boat-Harbour, qu'elle a quitté le 15 septembre pour Victoria.

La dépense des opérations a été de $65,107.30.

La production de 243,870 verges cubes.

Le prix de revient par verge cube, $26.69.

PARTHIA-SHOAL.

Les travaux d'excavation à Parthia-Shoal, dans le chenal d'accès au premier goulet à partir de l'anse Burrard, ont été commencés le 12 janvier 1913. C'était un lieu dangereux, surtout en temps de brume, quand tous les vaisseaux qui entrent dans le port de Vancouver ou le quittent, sont obligés de passer près de la drague. On reconnaîtra les circonstances dangereuses qui accompagnaient ce travail, quand on saura que le 28 janvier, pendant une brume épaisse, le paquebot *Princesse-Charlotte* est venu en collision avec la drague lors de son entrée dans le port, à son retour de Seattle. La réparation des avaries à la drague, ont entraîné une dépense de $3,823.77, et celle du remorqueur *Point-Ellice,* $212.88.

On a achevé le 28 mars les travaux de dragage à Parthia-Shoal. Vers l'achèvement des travaux, la drague a été retardé vu que la batture allant en se rétrécissant en pointe, il a fallu déplacer très souvent la drague pour l'extraction à chaque fois d'une petite quantité de matières.

PETITE RIVIÈRE.

Cette rivière a un cours d'environ 2 milles et elle relie les lacs Shusmap, établissant par là un trajet direct entre la rivière Thompson-Sud et les lacs Shuswap.

Les améliorations exécutées sur la rivière Thompson-Sud, doivent l'être nécessairement aussi sur la Petite-Rivière, afin de permettre la navigation facile et sans interruption entre ces lacs.

Après l'achèvement de ces travaux le 8 octobre à Shaws-Bar, lesquels ont été décrits sous la rubrique "Rivière Thompson-Sud", on a remorqué la drague *Pélican* à Petite-Rivière.

Cette drague a extrait ici et éjecté un volume de 18,082 verges cubes de sable et d'argile, pour ouvrir un chenal de 325 pieds de longueur, de 80 pieds de largeur, à 4·5 pieds de profondeur au-dessous du niveau des basses eaux, à travers le passage à gué supérieur.

Du 9 décembre au 30 mars, la drague a travaillé à l'embouchure de la Petite-Rivière, et elle a extrait et éjecté 29,445 verges cubes de sable et de gravier, pour pratiquer une tranchée de 900 pieds de longueur, sur 120 pieds de largeur et à une profondeur de 4·5 pieds au-dessous du niveau des basses eaux.

Le 8 octobre, quand les travaux furent terminés à Shaw's-Bar, le dragueur a été remorqué à la Petite-Rivière où il a été employé à pratiquer une tranchée à travers le "Upper Ford". Un chenal de 325 pieds de longueur, 80 pieds de largeur atteignant une profondeur de 4 pieds 6 pouces, a été creusé et 18,000 verges cubes de sable ont été draguées et éjectées directement. Du 2 décembre au 30 mars la drague a été employé à l'embouchure de la Petite-Rivière. Un chenal de 900 pieds de longueur, 120 pieds de largeur, atteignant une profondeur de 4 pieds 6 pouces aux basses eaux a été creusé. 30,000 verges cubes de sable et gravier y ont été draguées et éjectées directement.

PETITE RIVIÈRE DES CÈDRES.

La petite rivière des Cèdres, sur la côte du lac Kootenay, à un mille de Ainsworth, est le terminus de deux chemins de fer funiculaires qui transportent le minerai au lac pour être expédié aux fonderies. Les mines exploitées en ce lieu sont:—"Highland" de la *Canadian Mining and Smelting Company*; "N° 1" de la *Canadian Mining and Smelting Company*; "Maestro" de la *Canadian Mining and Smelting Company*; "Silver Hoard" de la *Silver Hoard Mining Company.*

Ces compagnies viennent d'achever la construction de grandes soutes pour recevoir le minerai à la petite rivière des Cèdres, d'où est transbordé ce minerai. A cet endroit, la profondeur de l'eau augmente de 5 à 90 pieds sur une distance de 120 pieds, de sorte qu'il a fallu construire les soutes tout près du rivage, et par conséquent, il a fallu draguer chaque côté des soutes pour donner accès aux barges et autres bateaux.

La drague *Bittern* du ministère, a été envoyée à la petite rivière des Cèdres le 13 mars pour effectuer ce dragage. Le déblai consistait en argile durcie et en gros cailloux et par conséquent le progrès a été lent. Les travaux n'étaient pas achevés le 31 mars.

Jusqu'à cette date, 810 verges cubes ont été enlevées sur un total de 1,000 verges à draguer.

Les tranchées de chaque côté des soutes sont de 60 pieds de longueur, 50 pieds de largeur et 5 pieds de profondeur aux basses eaux.

Dépense totale au 31 mars, $693.70.

POINTE COTTONWOOD.

Rivière Colombie.

Le 4 avril 1912, le dragueur *Nakusp* du ministère a commencé de travailler en face de la Pointe Cottonwood sur la rivière Colombie, à environ un demi-mille en aval de Burton, et a continué jusqu'au 15 mai, quand il a fallu cesser les opérations à cause de la crue des eaux.

Durant cette période, des améliorations ont été faites à trois différents endroits dans cette partie du chenal. Ces améliorations couvrent une longueur de 1,124 pieds, une largeur variant de 40 à 90 pieds, et atteignant une profondeur minimum de 5 pieds aux basses eaux. Le déblai comportant 17,126 verges cubes de sable et gravier a été déversé directement.

Dépense totale, $1,619.13.

POINTE GARRY.

De petites réparations ont été faites aux ouvrages établis à la pointe Garry, qui ont consisté dans le remblayage de l'ouvrage matelassé, là où c'était nécessaire. En tout 314 tonnes de roches y ont été déposées.

Dépense totale, $520.

PORT-ESSINGTON.

Un banc de sable s'était formé en face du quai établi à Port-Essington sur la rivière Skeene. On a employé une drague à cuiller du type "coquille de moule", pour travailler en ce lieu; mais vu son inefficacité, la drague n'a pu enlever qu'une petite partie de ce banc. Cependant, les travaux ont suffi pour permettre aux bâtiments d'atteindre ce quai sans danger. Cependant, il deviendra peut-être nécessaire d'extraire en ce lieu un volume supplémentaire de 500 verges cubes.

La dépense jusqu'à cette date s'est élevée à $2,515.

PORT-MOODY.

Un contrat a été passé avec M. George Griffiths, de Vancouver, pour la construction d'un prolongement au quai de Fort-Moody, au prix de $8,500.

Les travaux ont été commencés le 1er octobre et ont été achevés le 30 novembre 1912.

Le prolongement a été construit afin de permettre aux bateaux d'atteindre le quai à toutes les phases de la marée.

L'abord a 1,695 pieds de longueur et 16 pieds de largeur. Le quai principal est de 64 pieds par 40 pieds. Un abri de 12 pieds par 12 pieds a été construit.

Le long de la façade du quai, il y a une profondeur d'eau de 11 pieds à basse marée.

PRINCE-RUPERT.

Le 19 janvier 1912, on a adjugé les travaux de la construction d'un quai de quarantaine à Prince-Rupert, à la société Naylor Frères, de Victoria, C.-B., pour le prix de $57,625. On a commencé les travaux que tard après leur adjudication, vu l'impossibilité dans laquelle se sont trouvés les entrepreneurs de se procurer les pilots créosotés semblables à ceux décrits au devis dressé par le ministère. On a pu par la suite trouver des matériaux convenables et à cette date on a achevé 90 pour 100 de l'ouvrage, et si le beau temps le permet, ces travaux seront achevés vers le 10 avril.

REVELSTOKE.

Revelstoke est une ville d'environ 3,500 habitants, située sur la rivière Colombie, là où le chemin de fer du Pacifique-Canadien traverse la rivière pour la seconde fois. C'est le centre des opérations de l'industrie concernant l'exploitation du bois et en même temps le point de ravitaillement des camps miniers de Big-Bend, Camborne, Trout-Lake et du district de Lardeau.

C'est le point ouest de raccordement de la voie principale du chemin de fer du Pacifique-Canadien et de sa voie secondaire du Crow's-Nest, ainsi que le point de distribution pour les districts Kootenay-Sud et Yale-Cariboo. Durant la période des basses eaux dans la rivière Colombie, le transport des passagers et du fret se fait vers le sud, par chemin de fer à Arrowhead, d'où partent chaque jour des bateaux faisant le service sur les lacs Arrow, faisant escale à Comaplix et Beaton, à 11 milles et à Robson, à 127 milles. Durant l'époque des plus hautes eaux, le chemin de fer entre Revelstoke et Arrowhead est en partie submergé, et les bateaux se rendent à Revelstoke qui devient pendant cette période la tête de la navigation.

Durant l'été, aussi, un bateau remonte la rivière Colombie de Revelstoke à Downie, une distance de 45 milles, transportant les passagers et le fret aux chantiers et aux camps miniers sur la rivière.

Du 21 novembre au 21 décembre 1912, de la pierre pour servir à la protection des berges de la rivière a été extraite des carrières en même temps que les travaux ont été poursuivis sur le quai.

Du 23 au 31 décembre des chemins ont été ouverts pour charroyer la pierre. On a aussi travaillé à un encaissement en bois et enfoncé des pilots et construit une sonnette.

La construction du quai a été commencée le 13 janvier et continuée jusqu'au 8 février, quand il a fallu interrompre les travaux à cause du froid intense. L'ouvrage a été repris le 3 mars et achevé le 31 mars, à l'exception du remplissage de la partie supérieure de l'encaissement de protection de la berge, qui a été remis jusqu'au dégèlement du sol.

Le quai comprend une plate-forme de 50 pieds par 54 pieds, établie à 3 pieds au-dessus des hautes eaux avec un prolongement incliné, de 32 pieds de largeur et 206 pieds de longueur, à pente uniforme de 1 dans 12 atteignant 2 pieds de profondeur au-dessus des basses eaux.

L'abord à la plate-forme qui est de niveau, est en terre et gravier, cette chaussée d'accès ayant 16 pieds de largeur et 110 pieds de longueur, et a été construite sur une partie de l'encaissement de protection, avec une pente de 1 dans 20.

La protection de la berge comprend un encaissement en bois construit sur des pieux avec une fondation consistant en un matelas de fascines assujetties avec du fil de fer, chargé de pierres et de gravier. L'encaissement, établi au niveau des hautes eaux, a 10 pieds de hauteur en moyenne, 300 pieds de longueur et 25 pieds de largeur.

Le quai a coûté $4,080.02, et l'encaissement de protection, $8,340.33.

Dépense totale, $12,420.35.

RIVIÈRE BOISÉE.

La rivière Boisée est un petit cours d'eau qui se jette dans l'anse Massett sur l'île Graham, laquelle se trouve à l'extrémité nord du chapelet des îles Reine-Charlotte. On a débarrassé ce cours d'eau de toutes les obstructions qui l'encombraient, sur un développement d'environ 3 milles, et ces améliorations ont permis aux nombreux colons établis sur ses bords d'écouler leurs produits par eau, évitant ainsi le transport à dos d'homme par un portage difficile.

La dépense jusqu'à cette date s'est élevée à $999.65.

RIVIÈRE CAMPBELL.

Les réparations du quai en ce lieu comprennent le renouvellement de quinze pieux de fondement par des pilots de bois brun, et la construction d'un prolongement de 20 pieds par 100 pieds à la face du quai principal.

Cet ouvrage a été exécuté par MM. James McDonald et Compagnie, à qui a été accordé le contrat à un taux fixe de $32 pour chaque pilot enfoncé en place et $35 par mille pieds de bois m.p. dans l'ouvrage, y compris le fer.

Dépense totale, $2,943.12, dont la somme de $533.12 a été payée pour l'ouvrage exécuté durant l'exercice 1911-12.

Les travaux ont été commencés le 14 juin et ont été achevés le 25 juillet 1912.

RIVIÈRE COQUITLAM.

L'ouvrage en ce lieu a été commencé le 1er novembre 1912. On a enlevé les billes amoncelées et le bois perdu dans le chenal de la rivière Coquitlam.

Il a fallu faire du tirage à la poudre, et brûler des billes et le bois perdu qui descend à la dérive durant la crue des eaux. Le bois perdu forme des barrage qui détournent le courant et cause l'érosion des berges de la rivière.

Dépense totale, $1,000.96.

RIVIÈRE FRASER.

Dragage.

La drague *Fruhling,* a travaillé dans le chenal principal à travers les pointes sablonneuses et à l'extrémité d'aval de l'étang Woodward. Les travaux en ce dernier lieu ont été exécutés par rapport à la construction des murs en aile qu'on est en train de construire pour rectifier le chenal; et en outre, la drague a travaillé sur la barre à l'opposite.

On a enlevé du chenal un volume total de 133,600 verges cubes de sable entre les bouées noires n° 9 et n° 10; 226,000 verges cubes de matières du nouveau chenal qu'on est en train d'établir au nord du chenal actuel, à partir de l'extrémité d'aval de la bouée noire n° 11; 7,400 verges cubes de sable de la barre sur le chenal d'accès à Ladner, et 561,600 verges cubes de la barre qui existe vis-à-vis l'extrémité extérieure de l'étang Woodward.

Le volume total des matières enlevées par la drague *Fruhling,* pendant l'exercice révolu le 31 mars 1913, s'est élevé à 926,000 verges cubes.

Les travaux d'excavation exécutés dans les chenaux ci-dessus par la drague *Fruhling,* ont consisté dans l'approfondissement du chenal entre les bouées noires n° 9 et 11 aux endroits où l'eau est la moins profonde. La distance entre ces bouées est d'environ 2,500 pieds et ce dragage avait pour but de maintenir la largeur du chenal à 500 pieds.

Les travaux exécutés dans le nouveau chenal qui se forme graduellement, à partir de la bouée noire n° 11 jusqu'à l'eau profonde, ont été effectués de la même manière, la drague travaillant aux endroits les moins profonds, à savoir, près de la bouée noire n° 11 et à l'entrée du chenal où l'on trouve très peu d'eau, (environ 6 pieds aux basses eaux.)

Le but de ces travaux est d'aider à l'ouverture du nouveau chenal qui est en train de se former depuis les deux ou trois dernières années. Les travaux exécutés à l'extrémité d'aval de l'étang Woodward, ont consisté à enlever une pointe sur la barre qui existe vis-à-vis des barrages en aile qu'on a construits pour aider à contourner le coude dans le chenal en ce lieu.

Le dragage a couvert une largeur de 500 pieds dans la partie la plus large de l'étendue, sur une longueur d'environ 2,000 pieds.

HUDSON-BAY-GARDENS.

En ce lieu, situé à une distance d'environ 6 milles en aval de Fort-George, la rivière est très peu profonde sur toute sa largeur, et les bateaux ont beaucoup de difficultés à naviguer dans cette partie du chenal. Vu la rapidité du courant et la présence de beaucoup de cailloux dans une argile durcie, il a été très difficile d'améliorer le chenal d'une manière entièrement satisfaisante. Toutefois, un chenal défini sur une distance de 1,000 pieds, a été curé à une profondeur de 3 pieds au-dessous du niveau des basses eaux et les cailloux en ont été enlevés. Environ 150 verges cubes ont été

tirées à la poudre et ont été enlevées à l'aide de chalands. Une équipe de neuf à onze hommes a été employée du 28 octobre au 28 décembre 1912.

CAÑON FORT-GEORGE.

Dans cette partie du chenal, à une distance d'environ 13 milles en aval de Fort-George, deux gros cailloux ont été tirés à la poudre à une profondeur de 4 pieds au-dessous du niveau des basses eaux. Environ 62 verges cubes ont été déversées en eau profonde, ce qui a eu pour résultat d'améliorer les conditions de navigation considérablement.

OPÉRATIONS À ½ MILLE EN AVAL DU CAÑON FORT-GEORGE.

Dans cette partie du chenal, un récif a été tiré à la poudre et 180 verges cubes de roches ont été enlevées, offrant maintenant une profondeur de 5 pieds en ce lieu.

RAPIDES CHINA, À 30 MILLES EN AVAL DE FORT-GEORGE.

Ces rapides ont toujours été une source de danger pour les bateaux à cause d'un grand nombre de cailloux qui s'y trouvent dans un courant très rapide.

Une équipe de 5 hommes a travaillé dans ce lieu du 18 novembre 1912 au 4 janvier 1913. La partie supérieure de 8 gros cailloux a été tirée à la poudre et abattue à ras du niveau de 4 pieds au-dessous des basses eaux et 700 verges cubes de roc ont été enlevées. Une grande amélioration a été effectuée dans cette partie difficile de la rivière.

WHITE'S-LANDING, À 42 MILLES EN AVAL DE FORT-GEORGE.

Jusqu'à présent un gros cailloux dans le centre du chenal où le courant est très rapide, a toujours été une source de danger. Environ 22 verges cubes de ce récif ont été tirées à la poudre, offrant maintenant à la navigation en ce lieu une profondeur de 4 pieds au-dessous du niveau des basses eaux.

OPÉRATIONS À 41 MILLES EN AVAL DE FORT-GEORGE.

Cinq hommes ont été employés dans cette partie du chenal, et la partie supérieure de deux cailloux a été tirée à la poudre, offrant maintenant à la navigation une profondeur de 4 pieds au-dessous du niveau des basses eaux. 51 verges cubes de roc ont été enlevées.

Les travaux ci-dessus décrits ont été exécutés sans interruption du 28 octobre 1912 au 12 mars 1913. Soit deux, soit trois équipes ont été employées selon l'exigence des circonstances.

RIVIÈRE COLOMBIE.

Dragage.

Cette partie de la rivière Colombie qui relie les lacs Arrow, supérieur et intérieur, est désignée sous le nom de Détroit de la rivière Colombie sur une distance d'environ 20 milles. Il y a un grand nombre de barres dans ce goulet, et depuis 1909 le ministère a exécuté des travaux de dragage considérables avec le dragueur *Nakusp*.

Quoique ce dragueur ait été employé une partie de chaque saison, il a été impossible d'améliorer le chenal et même de le maintenir dans une condition telle que requise pour la navigation.

Durant l'exercice 1911-12, le nouveau dragueur *Sheldrake* a été construit et mis à l'œuvre cette année.

Les deux dragueurs *Nakusp* et *Sheldrake* ont travaillé pendant toute la saison dernière des basses eaux.

TWO-BEACON-BAR.

(Rivière Colombie.)

Le 22 octobre, le dragueur *Nakusp* a commencé à travailler à Two-Beacon-Bar, à environ 1 mille en amont de Burton City. Le *Nakusp* a continué ses opérations dans cette partie du chenal jusqu'au 31 mars, date à laquelle les travaux étaient encore en cours.

Le nouveau chenal a 2,623 pieds de longueur, 75 pieds de largeur et une profondeur moyenne de 8 pieds aux basses eaux. Le déblai se compose d'argile recouverte d'une légère couche d'alluvion. 55,000 verges cubes ont été draguées.

Quand ce nouveau chenal sera terminé, il sera facile pour les bateaux de traverser du chenal en amont, qui est du côté ouest de la rivière, au chenal en aval qui longe la rive est.

Dépense totale, $6,542.17.

RIVIÈRE COLOMBIE.

(En aval de Burton.)

A l'époque de la crue des eaux, une quantité considérable de sable et de gravier est déposée dans le goulet de la rivière Colombie en aval de Burton, provenant de l'érosion des berges de la petite rivière Cariboo.

La nouvelle drague *Sheldrake* du ministère a travaillé au curage du chenal durant l'hiver dernier. Le dragage a été commencé le 1er janvier 1913 et s'est poursuivi jusqu'au 31 mars, date à laquelle il était encore en cours d'exécution.

Le chenal est dragué sur une largeur de 75 pieds, à une profondeur de 8 pieds, aux basses eaux. La longueur totale de la tranchée sera de 2,600 pieds, dont 1,980 pieds avaient été achevés le 31 mars. Le déblai se compose de gravier et de sable. Le 31 mars, 20,989 verges cubes avaient été draguées au coût de $2,915.63.

RECONNAISSANCE SUR LA RIVIÈRE COLOMBIE.

Il y a trois développements navigables dans la rivière Colombie canadienne.

On trouve le premier ou le développement supérieur entre le lac Windermere, à la source de la Colombie, et le lac Golden sur la ligne principale du chemin de fer du Pacifique-Canadien, une distance approximative de 100 milles. Cette partie de la rivière est navigable pendant 6 ou 7 mois de l'année pour les bateaux dont on se sert actuellement et qui ont un tirant maximum de 24 pouces.

On trouve le deuxième développement à partir de la petite rivière Downie jusqu'à Rivelstoke, une distance de 45 milles. Mais ce développement n'est navigable que pour les vaisseaux à puissante machine et d'un faible tirant d'eau pendant environ six mois de l'année.

Le troisième développement s'étend à partir d'Arrow-Head, à la tête du lac Arrow jusqu'à Robson, à l'extrémité sud des lacs Arrow, une distance de 127 milles. Cette partie de la rivière est navigable tout le long de l'année pour les bateaux à vapeur long de 225 pieds et d'un tirant d'eau de 5 pieds, excepté à certaines époques quand les eaux sont exceptionnellement basses ou quand un froid très vif produit la congélation de la rivière, sur une étendue de 12 milles à la tête du lac Arrow inférieur. A l'étiage, on se sert de bateaux plus petits d'un tirant d'eau maximum de 3 pieds 6 pouces.

Tandis qu'il n'exite pas de navigation régulière entre Revelstoke et Arrow-Head, une distance de 27 milles, et entre Robson et la ligne de démarcation internationale, une distance de 30 milles, les bateaux d'un faible tirant d'eau pourraient circuler sur ces développements pendant les mois de l'été, si la chose devenait nécessaire.

Pendant quelques années, le ministère a exécuté quelques travaux chaque saison sur le premier développement entre les lacs Windermere et Colden, pour enlever le

bois fondrier, construire des barrages en aile, faire disparaître de petites battures, etc., et pendant les cinq dernières années, on a employé des dragues continuellement sur le troisième développement dans le passage resséré entre les lacs supérieur et inférieur, pour y permettre la navigation à l'étiage.

Jusqu'à récemment, les petits bateaux qui font le service d'hiver ont pu passer aisément au travers du détroit; mais avec l'extention progressive des affaires dans cette partie du pays, le service de ces bateaux ne donnent pas toute la satisfaction désirable, et le gouvernement du Dominion, après s'être assuré des faits, a voté une certaine somme pendant la session dernière du Parlement pour la construction d'une grande drague à succion qui travaillera dans le détroit, de façon à y permettre le passage tout le long de l'année des grands bateaux, entre Arrow-Head et Robson.

En outre de ces travaux, le service du ministère s'occupe actuellement à exécuter un relèvement de cette partie de la rivière qui se trouve en Canada, dans le but de determiner la possibilité d'améliorations et les frais que ces améliorations entraîneraient pour rendre la rivière navigable à partir de ses sources jusqu'à la ligne de démarcation internationale.

En suivant le cours de la rivière Colombie, la distance entre Colden et Revelstoke est d'environ 185·5 milles, et par la ligne du chemin de fer du Pacifique-Canadien à travers le défilé Rogers, par-dessus le faîte de partage entre la petite rivière de l'Ours, l'un des bras de la rivière du Castor et Illecillewaet, la distance est de 95 milles, sur les premiers 29 milles de cette distance, le chemin de fer suit la rivière Colombie. A partir de Colden, la rivière Colombie se dirige vers le nord-ouest sur un parcours de 95 milles pour atteindre l'embouchure de la Canot, où elle tourne brusquement vers le sud pour atteindre Revelstoke; l'embouchure de la Canot est à 77 milles, dans la direction du nord vrai, un peu à l'ouest de Revelstoke. Cette partie de la rivière pertinemment appelée "Big Bend", se trouve presque entièrement dans la zone humide est de la Colombie-Britannique, et coule à travers une vallée étroite, à peu d'exception, entre les montagnes, et plusieurs ruisseaux gracials s'y jettent et y apportent beaucoup d'alluvions de sorte que la rivière est troublé ordinairement et sujette à des crues subites pendant l'été. La variation entre les phases hautes et basses de ses eaux augmentent en descendant le cours de la rivière, et cette variation atteint 8 pieds en moyenne sur le développement supérieur, contre 16 pieds à Revelstoke. La rivière a gelé quelquefois dès la première semaine de novembre, et souvent, la glace n'a fondu sur le lac Kimbasket, à 69 milles de Colden, qu'à la fin d'avril. Depuis plusieurs années, les petites embarcations ont pu tourner le coude et naviguer assez aisément dans cette partie de la rivière. Au commncement du siècle dernier, la compagnie de la baie d'Hudson, entretenait une route de commerce sur le développement inférieur de cette rivière jusqu'à l'embouchure de la rivière des Bois, qui se jette dans la Colombie à environ 200 verges au-dessus de l'embouchure de la Canot, pour d'ici suivre un portage jusqu'à la petite rivière Jumping-Jack et atteindre le passage d'Athabasca. L'absence de gros arbres en ce lieu fait trouver aisément le vieux campement des voyageurs à l'embouchure de la rivière des Bois, encore appelé de nos jours "Campement des Bateaux." Pour atteindre la région de Big Bend, la vallée de la Canot, le défilé de la Tête-Jaune et la vallée de la Fraser supérieure, les trappeurs et les prospecteurs ont continué en descendant de se servir de cette rivière à partir de l'embouchure de la rivière de la Loutre. Ces dernières années, on a pu transporter une certaine quantité de marchandises en forçant le courant, à partir de Revelstoke, et sur le développement inférieur, un bateau à vapeur fait le service une partie de l'été jusqu'à Boyd's-Ranch. Le gouvernement provincial entretien un portage sur la rive droite à partir du Donal, jusqu'au passage situé à 3 milles environ au-dessus de la rivière du Canot, où l'on trouvait autrefois un bateau de passage à traction funiculaire; mais qui a été emporté, et où l'on trouve aujourd'hui un passeur une partie de l'année. A partir de ce passage, le portage suit la rive opposée jusqu'à Revelstoke. Les princi-

pales difficultés que présentent cette route, sont le manque de fourrage et le passage de la rivière Bush au-dessus du rapide de la Surprise. On trouve une route carrossable à partir de Revelstoke jusqu'à l'extrémité supérieure de la gorge Revelstoke. La compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien a fait exécuter un relèvement préliminaire à partir de l'embouchure de la rivière à la Loutre, dans les environs, et l'on a établi la pente de la rivière d'après les cotes des points de repères de leur nivellement et de celles de notre propre cheminement. On verra plus loin que voyager en bateau sur cette rivière est une entreprise difficile et hasardeuse; il n'y a que les voyageurs expérimentés qui s'y risquent, et il ne se passe pas d'année qu'on n'ait à enregistrer un désastre dans les rapides de cette rivière.

DESCRIPTION DE LA RIVIÈRE.

NOTE.—Dans les observations qui suivent, le bord de la rivière situé à main droite en descendant désigne la rive droite.

A partir de Colden les bateaux à vapeur d'un faible tirant d'eau, remontent la rivière vers le sud pendant les mois d'été. La rivière du Cheval-Rétif qui se jette sur la rive droite, à Colden, a amoncelé des barres de gravier dans la rivière principale en ce lieu où le courant rapide se fraye un passage. En aval de ces battures et jusqu'à l'embouchure de la rivière des Mûres, le chenal est assez facile; mais rendu à l'embouchure de cette dernière, des barres de gravier séparent le chenal, et directement en aval existe une vieille estacade directrice solidement construite par des pièces de bois carrés consolidées par une palée, ouvrage qui fait partie des améliorations du flottage, exécutées pour servir au vieux moulin établi à Beavermouth. A parti de la rivière des Mûres jusqu'au pont du chemin de fer qui franchit la rivière près Donal, la navigation est sûre. Le pont a été construit au pied d'un développement où le courant est très rapide et où le cours de la rivière se divise en plusieurs chenaux, à travers des barres de gravier qu'amasse la petite rivière Attends-un-Peu, sur la rive droite; on a établi ici des ouvrages de protection en enrochements sur le chenal principal à main gauche où la rivière est peu profonde et le courant très rapide. On trouve le goulet Donal directement en aval de ces battures; la rivière Bluewater sur la rive droite ne semble pas charrier beaucoup d'alluvion dans la rivière principale, et les basses à son embouchure et en remontant couvre une étendue considérable où l'on pourrait déverser les roches erratiques provenant des dragages. Le lit de la rivière Colombie à main gauche étant formé de roc, la rivière ne changera pas son cours en ce lieu. Le cañon est formé par un resserrement de la rivière entre des falaises rocheuses, mais les rives généralement présentent de hautes terrasses et des talus de roc dépouillé. A l'entrée du goulet et entre les pointes de rochers, la largeur de la rivière à la surface, n'est que de 75 pieds, et sur le développement inférieur le courant est fort rapide et produit des remous dangereux par dessus les rochers. L'élévation du niveau de l'eau n'augmenterait guère sa largeur à la surface; mais son cours pourrait être rectifié et la force du courant diminuée en enlevant les pointes de rocher, et par ces améliorations qui entraîneraient cependant des frais considérables, on pourrait élargir quelque peu le passage resserré; mais la venue des hautes eaux tout en régularisant le courant, ne diminuerait pas sa vitesse. En aval du goulet, la largeur de la rivière varie de 200 à 300 pieds et elle coule entre des terrasses élevées au pied desquelles la plage est rocheuse et recouverte ça et là de gravier et de roches erratiques. Directement au-dessous de Redgrave, on trouve à deux endroits des falaises rocheuses au pied desquelles la rivière roule un flot bouillonnant; ces falaises sont situées du côté extérieur et à l'aval de deux coudes divergents. On a commencé le relèvement du rapide Kitchin à 300 verges en aval de la deuxième falaise. Entre le relèvement n° 1 et le relèvement n° 2, la distance est de 3.4 milles, et la rivière sur ce développement a une pente de 34.3 pieds, à savoir approximativement 10.1 pieds par mille. On trouve une chaîne de rochers dans la rivière près de l'extrémité supérieure du relèvement n° 2, récif qu'on a abattu en partie pour empêcher les grumes du flottage de s'y arrêter. Au coude, à 1,500 pieds au-dessous

de cette chaîne de rochers, l'eau est peu profonde et le fond est formé de petites roches erratiques et de gravier; il y a un haut-fond de roches erratiques sur la rive droite et le courant est fort rapide en aval. La rive droite ici est rocheuse. A la petite rivière Bolder, sur la rive gauche, on trouve à nouveau un courant fort rapide et à 600 ou 700 pieds en aval, la tête du rapide Kitchin, qui porte le nom d'un entrepreneur du chemin de fer du Pacifique-Canadien C'est un rapide impétueux formant des vagues écumeuses par-dessus de grosses roches erratiques; sa longueur est de 1,000 pieds et sa pente de 9.5 pieds. L'ouvrage directeur construit par encaissement chargé de pierres sur la rive droite près de la tête, produit des contre-courants dangereux dans le rapide et obture le vieux chenal des canots, sur la rive droite. Ce rapide noye les terres à l'époque des hautes eaux, et il devient plus dangereux aux basses eaux; au coude, en aval, les eaux se gonflent pour fuir ensuite par dessus une chaîne de rochers submergés.

La rivière accuse une pente de 24.1 pieds sur un cheminement de 9,250 pieds de ce levé; dont 10.2 pieds dans les premiers 650 pieds du cheminement, qui atteignent la tête du rapide Kitchin. En aval de ce cheminement, la navigation est facile jusqu'à Beavermouth; sur la rive gauche de l'embouchure de la petite rivière Quartz, existe un moulin abandonné appartenant à la *Columbia River Lumber Co.,* avec ses estacades du flottage, lesquelles obstruent entièrement la rivière; directement à l'endroit du moulin, un barrage a été établi en travers, pour maintenir la rivière au même niveau dans le bief; on a fait sauter le barrage à son extrémité sur la rive droite. On a mesuré la vitesse du courant au moyen d'un rheumamètre accoustique lequel cependant, ne permettait de relever les éléments qu'à une profondeur de 4 pieds, et le niveau de l'eau, d'après l'échelle d'eau établie au moulin, se trouvait à 5.2 pieds au-dessus du niveau des basses eaux. Les mesurages de cette section transversale ont donné une dépense de 12,362 pieds cubes par seconde, en supposant la vitesse moyenne du courant à la surface, dans chaque section, d'être de 80 pour 100. Nous nous sommes servis de ce chiffre pour les calculs des éléments dans toutes les sections, et il est peut-être un peu élevé; mais nous n'avions pas à notre disposition les moyens de s'assurer de la vitesse moyenne positive. En aval de Beavermouth, et à l'embouchure de la rivière à la Loutre, sur la rive gauche, se trouve un petit rapide surnommé dans la localité le Brinkman's-Terror d'après le nom d'un vieux trappeur qui fréquentait cette rivière entre Beavermouth et Surprise. En aval de l'embouchure de la rivière à la Loutre, le cours de la rivière se subdivise pour former de nombreuses îles. Le courant est peu rapide,, et on y trouve des hauts-fonds de sable et de gravier; les mêmes circonstances se présentent à l'embouchure de la rivière Gold, sur la rive gauche, et sur la rivière Bush, rive droite, où la rivière Colombie s'élargit, est profonde et calme et traverse des bois de pleine futaie. La rivière se rétrécit soudainement à la tête du rapide Surprise, lequel porte admirablement bien son nom, car l'œil inexpérimenté ne remarque pas tout d'abord l'écume blanche que créent les eaux tourmentées dans le rapide. La rivière accuse une pente de 58.5 pieds sur un développement de 24.4 pieds, à savoir une pente moyenne de 2.4 pieds par mille entre les rapides Kitchin et Surprise. A la tête du rapide de la Surprise, l'aspect des lieux change complètement, les terrasses de chaque côté remplaçant le terrain bas et le fond du lit de la rivière en amont,, de sable et de vase, est maintenant formé de grosses roches erratiques et du gravier; le courant s'accélère et les eaux deviennent subitement turbulentes. A 400 pieds plus bas, on trouve pour la première fois des affleurements de rochers sur la rive gauche à la tête du rapide, et la formation des bords est remplacée par des falaises basses se composant de rochers désagrégés. Il y a un remous considérable sur la rive droite, et à environ 900 pieds de la tête du rapide, ce côté de la rivière est formé de falaises rocheuses d'environ 40 pieds de hauteur qui s'abaissent graduellement bientôt, principalement sur la rive gauche, et à 3,500 pieds de la tête du rapide, on trouve la première chute. Toute la partie supérieure au-dessus de la première chute, est couverte de roches erratiques et aussi de récifs en quelques endroits. La rivière devient peu profonde en se rapprochant de la chute plus particulièrement sur la rive gauche, où l'on trouve une barre de roches erratiques que recouvrent les hautes

eaux. Les eaux sont fort tourmentées sur tout ce développement et la hauteur de cette première chute est de 16 pieds; elle est occasionnée par une chaîne de rochers qui s'étend diagonalement de la droite à la gauche et les eaux se précipitent avec une grande force par-dessus cette obstruction; on trouve une fissure très nette dans le roc, dans l'allure prédominante est Nord 65° Est, Mag., avec un plongement vers l'amont d'environ 55°. En aval de la chute, on rencontre d'autres échelons moins prononcés ou de grosses roches erratiques se sont logées. La rive gauche est rocheuse jusqu'au-dessus du niveau des hautes eaux; mais la rive droite est formée d'un terrain plat et rocheux que recouvrent ça et là des rochers décomposés, la pente de la rivière sur une longueur de 550 pieds et de 21 pieds, et sur un développement de 1,750 pieds, en aval, à partir de la première chute, les eaux sont plus ou moins calme après leur sortie des remous et des vagues écumeuses au pied de la chute. On a établi ici une section transversale pour les mesurages de la vitesse du courant, mais les circonstances n'étaient pas favorables, et le résultat qui montre une dépense de 17,357 pieds cubes par seconde à 5 pieds au-dessous du niveau des basses eaux, s'accorde mal avec les autres mesurages, et ce chiffre est évidemment trop élevé. Sur ce développement, le terrain est bas et plat, à main gauche, jusqu'au bord de l'eau, et sur la rive droite, se trouve une terrasse de gravier en partie boisée et en partie découverte, d'environ 60 pieds de hauteur et le fond et la grève sont couvertes de gravier et de roches erratiques de toutes grosseurs. A 6,100 pieds de la tête du rapide se trouve la deuxième chute qui est occasionnée par une chaîne de rochers distribuée diagonalement en travers de la rivière à partir de la rive gauche; et cette chaîne de rochers suit la direction générale de la fissure mentionnée plus haut, qui a ici l'allure d'à peu près N. 60° E. Mag., avec un plongement de 60° vers l'amont; les eaux se précipitent par-dessus les rochers en flots écumeux, et la pente est de 14.4 pieds sur un développement de 1,400 pieds. On voit sur la rive droite des falaises de 30 pieds de hauteur, entrecoupées et couvertes d'arbres, et sur le côté gauche de la rivière, se trouvent une île rocheuse et des terrains bas. Au pied de cette chute, la rivière tourne brusquement vers l'ouest, formant un angle droit qu'on a surnommé le "Coude"; en ce lieu il y a deux remous, et une île rocheuse à main gauche qui s'élève à environ 20 pieds au-dessus du niveau des basses eaux. Au-dessous du "Coude" la rivière est étroite et son cours passe entre des rives rocheuses, formées de falaises boisées, de 20 pieds de hauteur à main gauche, et de rochers plats avec roches erratiques sur la grève à main droite, au pied d'une terrasse boisée; le courant est fort rapide et la rivière roule ses eaux écumeuses par-dessus des récifs submergés dont on aperçoit les pointes ça et là près du rivage; sur ce développement, à partir du pied de la deuxième chute la rivière accuse une pente de 9.7 pieds. En aval de hautes falaises s'élèvent sur la rive droite, à 70 pieds au-dessus du niveau de la rivière où l'on trouve des remous et une baie sur la rive gauche, entourée de terrains bas et d'une grève recouverte de grosses roches erratiques entre-mêlées de récifs; on trouve aussi de grosses roches erratiques sur ce développement. En aval des remous, existe une île surnommée l'île Rocheuse, qui s'élève à 55 pieds au-dessus du niveau de la rivière et un petit rapide connu sous le nom de la Troisième chute, où la rivière s'abat par-dessus des roches erratiques à main gauche et une chaîne de rochers à main droite; la rive droite est formée d'une terrasse boisée, et la rive gauche, d'une falaise surmontée par une colline couverte d'arbres. Le lit de la rivière est étroit et le courant très rapide se précipite par-dessus des récifs et des roches erratiques, et la pente de la rivière y compris la troisième chute, est de 25 pieds sur un développement de 5,000 pieds. L'eau est basse dans la partie inférieure de ce développement et l'on y trouve plusieurs roches erratiques, là où la terrasse à main gauche s'éloigne de la rivière, laquelle ici tourne à nouveau vers le nord entre des falaises sur les deux rives, qui sont très basses à main gauche. En ce lieu, un rocher autour duquel se jouent les eaux affleure le niveau de la rivière en plein milieu de son lit. Le relèvement s'étend jusqu'à la petite rivière Foster où l'on prend le portage, pour suivre la rivière sur une longueur de 3.3 milles et où elle accuse une pente de 95.7 pieds. Les roches dans ce rapide paraissent être composées de feldspath, de mica en paillettes avec structure

schisteuse où l'on trouve le roc amorphe avec cristal de quartz. Les rapides, dans l'état où ils se trouvent actuellement, sont très difficiles à descendre, et l'on est obligé de décharger les canots et autres bateaux pour passer la première et la seconde chute, et ce n'est que chargé très légèrement qu'on peut descendre les autres développements, et on portage le gros baggage, à partir de la tête du premier rapide, d'un bout à l'autre.

En aval de Surprise la rivière roule ses eaux rapides sur un développement d'un mille environ, où l'on trouve trois chenaux entre des battures de gravier et de roches erratiques, dont le principal suit la rive gauche. En aval, la navigation est plus facile, mais le courant est encore plus rapide qu'au-dessus de Surprise. A la petite rivière Double-Eddy, à mi-chemin sur le parcours qui mène au lac Kinbasket, dont la position sur notre carte semble mal indiquée, la rivière est très étroite, et en aval on trouve deux remous qui sont très dangereux aux hautes eaux. Au-dessous de ce dernier point existe un petit rapide, où la rivière peu profonde se divise en deux chenaux, dont celui à main gauche est le meilleur. Le fond de la rivière se compose ici de gravier et de roches erratiques. De petits affluents apportent leur tribut à la rivière, à droite et à gauche, sur ce développement; les rives sont formées de falaises boisées, mais le feu a ravagé la forêt sur la rive droite, et la chaîne principale des montagnes se rapproche de la rivière. A 16 milles au-dessous de Surprise, se trouve l'entrée du lac Kinbasket, et sur ce développement la rivière accuse une pente de 63·7 pieds, soit 4 pieds par mille. Directement au-dessus du lac Kinbasket, les rives s'abaissent, le courant est moins rapide et le lit se compose de gravier et de sable.

La rivière Sullivan se jette dans la rivière Colombie à la tête du lac Kinbasket, à main droite, et la rivière Windy à main gauche. Le premier de ces affluents est considérable et il a charrié en grande abondance le gravier et le sable dans le lac, pour y former de grandes battures à travers lesquelles la rivière se fraye difficilement un passage. Le lac est entouré de hautes montagnes dont la base se baigne dans les eaux du lac, où la profondeur doit être très grande; sa largeur est de ¾ de mille environ. La rivière du Milieu pénètre dans le lac sur la rive droite vers son milieu, où, à l'époque des hautes eaux, elle inonde à son embouchure les battures de sable et de gravier. A l'extrémité nord du lac, les terrasses des montagnes se rapprochent pour retrécir le lit de la rivière et former le rapide Long à la sortie du lac. On a fait une reconnaissance dans ces rapides sur un développement de plus de 16 milles et le résultat de cette étude peut se résumer ainsi qui suit: La rivière est étroite sur tout ce développement, ne dépassant en aucun point la largeur de 300 pieds et les rives sont formées de terrassses boisées, avec une grève étroite au pied où l'on trouve des rochers et des roches erratiques; il y a peu de hauts-fonds, et des glissements se sont produits ça et là dans les terrasses. La rivière passe d'un rapide à un autre avec quelques développements d'eau calme, principalement vers la partie inférieure. Dans la plupart des cas, on trouve dans les rapides de grosses roches erratiques et des rochers éboulés. A la station 194 (ces chiffres désignent les stations indiquées sur le profil) et à la station 206, il est plus que probable qu'il existe des récifs, de même qu'au rapide Weasel, au-dessus de la petite rivière Cummins, à la station 367; et dans le rapide de la rivière Jaune, il existe certainement une chaîne de rochers à la station 640. On trouve aussi une chaîne de rochers dans le rapide de la Gorge-Rouge, et en quelques endroits, dans les développements plus calmes, près ou à affleurement de la surface. Au pieds des falaises, où il y a des affleurements de rochers sur les rives, le fond de la rivière est probablement rocheux; mais on ne peut assurer qu'il en soit ainsi aux endroits où ces indications font défaut. Sur le premier développement de 1½ mille de longueur, la pente accuse 37·8 pieds en deux échelons, et sur le développement suivant de 1½ mille, le courant est plus rapide et la pente est de 26 pieds. Ici, se trouve la tête du rapide Bolder; sur le mille suivant, qui comprend le rapide Bolder et un autre mauvais rapide en aval la pente est de 31 pieds; sur le 5e mille on trouve un petit rapide avec une pente de 11·5 pieds; sur le 6e mille existe un rapide avec une pente de 13·5 pieds. Sur le 7e mille, un rapide avec un pente de 13·2 pieds, et à l'extrémité inférieure de ce

développement, la rivière coule précipitamment entre des rochers. Sur ce développement, aux lieux indiqués sur le profil, on a établi une section transversale où les circonstances d'emplacement étaient assez favorables. Le niveau de l'eau se trouvait à 2 pieds au-dessus de l'étiage et les éléments des mesurages ont donné une dépense de 7,657 pieds cubes par seconde; le lit de la rivière en ce lieu est formé de roches erratiques. Sur le 8e mille, on trouve un rapide à l'endroit d'une batture directement au-dessus de la petite rivière Cummins et un gros ruisseau qui descend de la montagne, pour se jeter dans la rivière sur la droite, cette dernière est très étroite vis-à-vis le ruisseau, et elle roule ses eaux tumultueusement en aval; la pente sur ce développement est de 12·5 pieds. Sur le 9e mille, il y a deux rapides, dont celui situé à l'extrémité inférieure est très mauvais; la pente sur ce développement est de 25·2 pieds et la pente sur le 10e mille est de 13·6 pieds, et à son extrémité inférieure est situé le rapide Mink. L'eau est calme et profonde sur le 11e mille et la pente est de 8·7 pieds. Le 12e mille a une pente d 20·2 pieds et se termine directement en aval de la petite rivière Jaune et comprend le rapide Weasel. Près du commencement du 13e mille se trouve le rapide de la petite rivière Jaune, et en aval un assez long développement d'eau calme, et la pente est de 9·2 pieds. Le 14e mille a une pente de 9·8 pieds et sur le quart de sa longueur, aux environs de la station du profil n° 710, l'eau est calme et profonde. Le 15e mille se termine à la tête du rapide Red-Canyon, et sur ce développement les eaux sont tourmentées par des roches erratiques et la pente est de 8·1 pieds; à partir du 15e mille jusqu'au point où se termine le relèvement, les eaux sont mauvaises; la rivière est très étroite sur le rapide Red-Canyon, et on trouve une chaîne de rochers au pied du rapide, des falaises rocheuses sur la rive droite et une grève recouverte de roches erratiques sur la rive gauche. La gorge surnommée Red-Canyon se trouve au pied du rapide du même nom, et l'eau y est profonde, mais on y trouve des remous.

Vers la dernière station du levé, il y a un rapide sur un fond de roches erratiques, avec une chaîne de rochers probable sur la rive droite, et la pente du rapide est de 16·2 pieds. A environ 1 mille en aval de la dernière station du levé, il y a un petit rapide sur un fond de gravier, et une barre de roches erratiques à main droite avec de forts remous le long de la rive gauche qui est rocheuse. En aval de ce dernier endroit se trouve une deuxième gorge, où les eaux sont calmes, et à partir de l'extrémité inférieure de ce passage resserré jusqu'au commencement du levé de la rivière Canot, le courant est très rapide à travers des roches erratiques et des battures et par-dessus quelques plongeons du fond; les rives sont beaucoup plus basses sur ce parcours. La distance entre les deux levés est de 2·2 milles et la pente sur ce développement est de 21·3 pieds, soit 9·7 pieds environ par mille. Faute de temps, nous n'avons pas pu établir partout des points de repère.

Le levé désigné par le nom de "Relèvement de la rivière Canot" comprend un développement de 3 milles sur la rivière Colombie au sommet du "Coude". La rivière coule sur des bases couvertes de gravier et de roches erratiques, et le chenal principal suit la rive droite et forme un "Coude" brusque à l'embouchure de la rivière Canot. De ce point, jusqu'à la rive gauche de la rivière principale, au sud du chenal des hautes eaux en dernier lieu mentionné, il y a une distance de 4,200 pieds. Dans le chenal principal du "Coude" qui existe actuellement, on trouve des barres de gravier qui se déplacent, et le courant est porté vers la rive droite où il affouille à l'embouchure de la rivière du Bois. La région basse s'étend sur les rivières du Canot et du Bois à quelque distance. En aval de l'embouchure de la rivière du Canot, on trouve des affleurements de rochers à main droite sur un parcours de 1,600 pieds, et d'ici, jusqu'en bas de l'embouchure de la petite rivière du Campement, le fond de la rivière est constitué par de grosses roches erratiques et des rochers. On a établi une section transversale dans un lieu très approprié, là où la rivière se rétrécit à nouveau pour ne former qu'un seul chenal. On a trouvé sur cette section une dépense de 7,910 pieds par seconde, quand le niveau de la rivière se trouvait à 1 pied au-dessus du niveau de

l'étiage. On a exécuté une triangulation de la rivière sur une distance d'environ 7,500 pieds en aval de la section transversale, et cette triangulation embrassait deux petits rapides, sur le premier desquels il y a deux chenaux très prononcés sur un fond de gravier et des bancs de roches erratiques, et sur le deuxième en aval, les eaux écumeuses se précipitent par-dessus de grosses roches submergées, où l'on trouvera peut-être le roc solide; les terrasses de la montagne se rapprochant à nouveau de la rivière sur la rive droite à l'extrémité supérieure de ce rapide. A la station terminale de la triangulation existe une île rocheuse du côté de la rivière où il y a un amas considérables de roches erratiques et de gravier, lequel s'élève à 20 pieds au-dessus du niveau des basses eaux. Ce monceau de pierres est très remarquable par un trou profond affectant la forme d'une cheminée, qui s'étend du sommet pour s'ouvrir à la base, indiquant par là qu'à une époque reculée ce rocher était recouvert entièrement à toutes les phases du niveau de l'eau; quelques arbres croissent sur son sommet. La pente sur tout le parcours de la triangulation est de 29 pieds, dont 19 pieds dans la partie supérieure; la pente la plus accentuée se trouve entre le "Coude" et la petite rivière du Campement, où sur un développement de 700 pieds la pente accuse 12·4 pieds.

Directement au-dessous du levé de la rivière Canot, on trouve une grande baie couverte d'îles rocheuses et à 5¼ milles plus bas, la rivière pénètre dans une gorge formée par des collines abruptes et où il y a un rapide avec des rochers dans le chenal, dont l'un d'entre eux gît en plein courant en aval du pied du rapide. Plus bas encore, se trouvent des brisants, et à 11 milles du levé, la rivière est rapide et coule à travers des battures et des îles. A 12·5 milles, la rivières est peu profonde et de ce dernier point, en descendant jusqu'à 15¼ milles à partir du levé proprement dit, on trouve des barres considérables autour desquelles le courant forme des remous dangereux. A la petite rivière Maloney, sur la rive droite à environ 17 milles du levé, la rivière est peu profonde et son lit est parsemé de grosses roches erratiques, et a 2 milles plus bas on trouve d'autres îles. A 21 milles du levé, le courant très rapide circule à travers des barres considérables. A 22 milles et sur le développement de 2¾ milles en aval où l'on trouve d'autres îles, le courant est rapide et la rivière peu profonde entre les îles jusqu'en amont de la petite rivière Big-Mouth, sur la rive gauche. A 27¾ milles, on trouve encore des barres considérables sur un développement d'un mille. A 29½ milles on atteint la tête de notre relèvement du rapide Golden. Entre la rivière du Canot et le relèvement du rapide Gordon, la pente de la rivière est de 122 pieds, soit approximativement 4·1 pieds par mille.

Le relèvement du rapide Gordon comprend un développement de 2·7 milles de la rivière et peut être divisé en trois sections: sur la première section de 3,600 pieds de longueur, le chenal principal suit la rive gauche, à travers des barres de gravier, et sur la rive droite, on trouve une baie où il y a une barre considérable constituée par de petites roches erratiques, du gravier et du sable, que contourne un chenal; la distance entre les rives dans la partie la plus large est de 2,000 pieds; le courant est assez rapide, le fond est graveleux et la pente accuse 4·8 pieds. Sur la deuxième section de 3,700 pieds, il n'y a qu'un seul chenal dans la rivière laquelle est encaissée par des rives rocheuses dont les falaises à main gauche ont 400 pieds de hauteur, et l'on voit une terrasse sur la rive droite; la terrasse sur la rive gauche se perd dans les falaises. Près de l'extrémité inférieure de cette section, la petite rivière Gordon se jette dans la grande rivière sur la rive droite, et à l'opposite la berge se compose de roc solide qui s'avance jusqu'au bord de l'eau; quelque chaînes de rochers en amont forment des îles rocheuses qui s'élèvent à environ 5 pieds de hauteur au-dessus de la surface. La rivière est calme et profonde jusqu'à la partie inférieure de la section, où les eaux s'abaissent, et où la rivière devient peu profonde et est parsemée de roches erratiques la pente accuse 1 pied. La troisième section a 6,800 pieds de longueur et elle comprend près de sa partie supérieure la pente du rapide Gordon à son état actuel d'étiage, et un grand élargissement de la rivière où l'on trouve des barres considérables de gravier et de roches erratiques et deux chenaux dont l'un suit la rive gauche, tandis que

le chenal principal se rapproche de la rive droite. Sur la rive gauche il y a une terrasse de terre de 200 pieds de hauteur, laquelle s'abaisse à 40 pieds près de la petite rivière Davy, et encore plus à l'extrémité inférieure de la section; la rive droite est basse et sablonneuse, sur le premier développement de la section, pour faire bientôt place à des barres au pied d'une colline rocheuse. Sur ce développement, on trouve de grosses roches erratiques et la pente de la rivière est de 4·3 pieds dans 400 pieds; plus bas, il y a des remous et la rivière est profonde jusqu'au delà de la petite rivière Davy; puis le courant devient très rapide et passe par-dessus les barres en plein milieu et la pente accuse 3 pieds sur un développement de 450 pieds. Plus bas encore, le courant est rapide et la rivière peu profonde avec un lit de roches erratiques et de gravier, jusqu'à l'extrémité d'aval du levé; la pente de la rivière accuse 11 pieds sur un développement de 4,700 pieds, où il n'y a qu'un seul chenal. Aux hautes eaux, ces rapides sont dangereux, et à partir de la petite rivière Gordon les eaux refoulent dans un chenal étroit en amont, mais au pied de la pente elle peuvent s'épancher librement.

En aval de ce cheminement sur un développement d'un mille, on trouve une barre considérable sur la rive droite et le chenal est étroit et rapide sur la rive gauche. Après avoir dépassé cette barre et quelques battures, à environ 3¼ milles en aval du cheminement, on rencontre des brisants; à 5¼ milles plus loin en aval, le courant, rapide et tumultueux, contourne une barre considérable sur la rive gauche au pied de laquelle se jette de gros ruisseaux de chaque côté de la rivière et où ont été érigées des cabanes. La petite rivière Smith pénètre dans la grande rivière sur la rive droite à 7¼ milles en aval, et directement au-dessous la rivière Gold, pénètre dans la grande rivière par une gorge entre falaises rocheuses; sur la rive gauche et à un ½ mille plus bas, le lit de la rivière est parsemé de rochers et de roches erratiques; à 8½ milles, la rivière est agitée et la rive gauche rocheuse; un peu plus loin, il y a un affleurement de rochers dans l'eau, à main droite. A 10½ milles, le courant est rapide et l'eau peu profonde sur un lit de rochers déliés et de roches erratiques, et sur la rive gauche on trouve une barre, et un peu plus bas d'autres barres où le courant est rapide. Il y a un endroit dangereux avec une île pelée, et les rives à droite et à gauche sont à pente douce à environ 13½ milles en aval où la rivière est peu profonde et le courant rapide et agité; un peu plus loin, les rives s'élèvent en se rapprochant, et à 15 milles se trouve le commencement du relèvement des rapides des Douze-Milles, de la Mort et du Prêtre. Entre le relèvement effectué au rapide Gordon et celui effectué au rapide des Douze-Milles, la pente de la rivière est de 90.9 pieds, soit approximativement 5.7 pieds par mille. La triangulation de ce dernier relèvement embrasse le développement entre le rapide des Douze-Milles et le pied du rapide du Prêtre, un parcours de 2.55 milles.

La tête du rapide de la Mort est à 1.6 mille, et la tête du rapide du Prêtre à 2.3 milles. Les grosses roches erratiques et les rochers du rapide des Douze-Milles sont complètement noyés aux hautes eaux, et la rivière refoule dans la gorge en aval. La rivière est étroite et coule entre de hautes montagnes particulièrement entre les stations 45 et 107 du profil. Les rives sont tantôt formées de falaises et tantôt de rochers éboulés et de collines tourmentées. Au-dessous du rapide de la Mort, sur une distance de ¼ mille et à l'époque du relèvement, la rivière avait une largeur de 120 pieds, et en quelques endroits moins de 100 pieds; en aval de la baie, et de la barre de l'autre côté sur laquelle a été établi le premier repère, l'eau est profonde; mais le cours de la rivière est obstrué par des rochers qui sont à fleur d'eau en maints endroits. Au rapide de la Mort, on trouve un élargissement, et une barre formée par de grosses roches erratiques à main droite; à main gauche, tout près des rapides, se trouve une falaise croulante d'environ 50 pieds de hauteur. Le niveau de l'eau est exposé à des changements subits, et pendant notre séjour en ce lieu, la pente de la rivière sur les premiers 2,100 pieds du développement, y compris le rapide des Douze-Milles, était de 8.7 pieds.. Sur les premiers 6,400 pieds suivants qui aboutissent à la tête du rapide de la Mort, la pente était de 15.8 pieds, la pente de ce rapide était de 6.4 pieds sur une longueur de 550 pieds, et cette pente se décompose en deux échelons; à l'endroit du premier, la

largeur du cours d'eau entre les rives rocheuses était d'environ 80 pieds, et ici la rivière est agitée. A l'endroit du second échelon, à environ 350 pieds au-dessous du premier, la rivière s'élargit et coule par-dessus des roches désagrégés et des roches erratiques. En aval de ce rapide, on trouve une falaise de 200 pieds de hauteur, surmontée par des terrasses à main gauche, et à main droite une colline à pente douce et des rochers éboulés. A 600 pieds au-dessus du rapide du Prêtre, la colline à main droite s'éloigne de la rivière pour y laisser apparaître deux terrasses sur le bord de l'eau; la rive gauche est basse ici et la rivière s'élargit considérablement. Le rapide du Prêtre descend en cataractes et il y a une barre de roches erratiques au milieu. L'eau profonde se trouve à main droite; mais comme les eaux se précipitent par-dessus des rochers en cet endroit, le passage y est dangereux. La pente, entre le rapide de la Mort et la tête du rapide du Prêtre, est d'environ 1 pied sur un développement de 3,100 pieds, et la pente du rapide du Prêtre est de 8.3 pieds sur un parcours de 1,000 pieds, et la descente est plus accentuée à l'extrémité extérieure. A la station terminale du levé, on trouve une chaîne de rochers presque à fleur d'eau, qui s'étend à partir de la rive gauche jusque près du millieu de la rivière, où l'eau est calme.

Entre le rapide du Prêtre et un peu en bas de Boyd's-Ranch, la rivière est ordinairement large, peu profonde et obstruée par des barres considérables en maints endroits. A la pointe Rocheuse, on trouve une petite chute qui tombe en eau blanche par-dessus une chaîne de rochers en travers de la rivière, et en aval il y a des barres considérables dans l'eau peu profonde et rapide. A quelque 12 milles en aval du rapide du Prêtre, au pied d'un éboulis, sur la rive gauche, le chenal est très obstrué par des barres. Directement au-dessus de la petite rivière Carne à la ligne de démarcation de l'enclave du chemin de fer, il y a un endroit dangereux, la rivière peu profonde formant plusieurs chenaux à travers les barres. En aval de la petite rivière Carne on trouve plusieurs petites chaînes de rochers dans la rivière peu profonde, et à la tête de la gorge Revelstoke les eaux sont turbulentes, et en se rapprochant de la gorge, la rivière est tortueuse, mais profonde. Entre cette gorge et le pont du chemin de fer à Revelstoke, la rivière s'élargit et devient plus facile.

Dans les remarques qui précèdent, les chiffres de l'abaissement du niveau de la rivère sur les développements dont on a effectué la triangulation, ont été tirés des profils qui accompagnent ce rapport et ces chiffres donnent le niveau de l'eau à l'époque précise du levé dans chaque développement. Pour éviter toute confusion, on a aussi donné les chiffres de l'abaissement de la surface, qui proviennent du tableau intitulé: "Eléments recueillis pour le profil de Big-Bend", et qui ont été déduits des résultats obtenus par notre détermination de l'étiage. L'exactitude de ces chiffres dépend entièrement du nivellement exécuté par le service du chemin de fer du Pacifique-Canadien, dont les éléments ont été fournis gracieusement par les ingénieurs de cette compagnie; il y a incertitude quant à la différence précise entre le plan de comparaison des cheminements préliminaires et le plan de comparaison "Donald", le premier ayant été rapporté aux nivellements de la vieille ligne du chemin de fer, lesquels ont été depuis mis de côté; mais on trouvera tous les renseignements désirables au tableau mentionné plus haut.

CONCLUSION.

D'après la description de la rivière Colombie, et plus particulièrement d'après les plans et graphiques qui accompagnent ce rapport il est raisonnable de croire qu'on pourra se former une idée appréciable des circonstances actuelles relativement "Big-Bend" sur la rivière Colombie. La solution du problème des meilleures améliorations à entreprendre pour la navigation dans cette rivière, est très difficile, surtout si l'on prend en considération la dépense qu'entraînerait ces travaux et le grand abaissement du niveau de ce cours d'eau. Offrir à la navigation des développements ininterrompus sur la rivière Colombie en creusant son lit, est complètement hors de question. En certains endroits, comme par exemple au rapide de la Surprise sur certaines parties du rapide Long, et probablement aussi au rapide du Prêtre et au rapide des Douze-

Milles, l'établissement d'écluses, semble être la seule amélioration possible. Dans d'autres lieux, tels que la Gorge Donald, le développement de la rivière au-dessus du rapide Kitchin, et encore sur certaines parties du rapide Long, il faudrait faire sauter des pointes de rochers et des récifs submergés. Sur le rapide Kitchin, le rapide Gordon et à la rivière du Canot, il faudrait faire sauter le roc d'abord, puis le draguer. A la rivière du Canot, au rapide Gordon et à plusieurs autres endroits qui n'ont pas encore été examinés, tels que l'embouchure de la rivière Sullivan à l'extrémité sud du lac Kinbasket, où le chenal navigable une fois établi pourrait être entretenu en détournant la rivière Sullivan dans la direction nord, proche et parallèlement à la rive est du lac, il faudrait établir des barrages et des ouvrages de protection, en même temps qu'exécuter des travaux de dragage. En outre, des glissements et l'éboulement des falaises au rapide de la Mort, qu'on ne saurait empêcher et qui peuvent se produire en aucun temps, rendent cet endroit le plus difficile de la rivière. Comme toutes les rivières qui traversent un pays montagneux, les éboulements sont continuellement une source de danger; il faut aussi considérer les alluvions, le bois mort et le bois fondrier que les affluents nombreux ont charriés depuis nombre d'années; les grandes îles qu'on trouve à l'embouchure de la rivière du Canot ont été aussi en grande partie constituées par des encombrements de morceaux de bois de toute espèce. Le transport à pied d'œuvre des matériaux et de l'outillage pendant l'état actuel de la rivière, entraîneraient au début une dépense considérable. L'idée prédominante que l'ouverture de la rivière Colombie à la navigation fournirait une route économique pour le transport des grains provenant des provinces du Nord-Ouest, aux ports ouverts toute l'année sur la côte du Pacifique, présente de graves difficultés, dont la principale consiste dans le fait que la question d'apporter du soulagement au transport congestionné des marchandises, exige une solution immédiate. Longtemps avant que la rivière puisse être rendue sûre à la navigation, deux chemins de fer transcontinentaux canadiens seraient en exploitation, et un troisième qu'on va probablement établir à double voie sur sa section de l'Ouest, augmenterait déjà considérablement les facilités de transport. Le procédé du transport par une rivière tortueuse et à courant rapide offrirait toujours des risques, et augmenterait en conséquence les taux d'assurance, et il est peu probable que les marchandises embarquées pour le voyage du retour seraient aussi considérables que les chargements pris pour la descente; l'entreprise tournerait en pure perte. La plus grande objection aux améliorations projetées, est que le chargement des marchandises pour le retour devra être fait dans un port étranger, et que les impositions de toutes sortes ne seraient pas perçues par notre pays. D'autre part, le transport par chemin de fer offrirait des avantages toujours grandissants à nos ports. Mettant de côté le transport des marchandises par trajet direct, la navigation sur la rivière rendrait facile l'accès aux coupes et aux terres labourables; mais on trouve peu de terres arables sur la Colombie, à l'exception de terrains bas ça et là à la rivière Bush, au-dessus du rapide de la Surprise, à l'extrémité sud du lac Kinbasket et à l'embouchure de la rivière du Canot. Mais toutes ces terres exigeraient l'irrigation. Il est difficile d'apprécier la valeur des terrains sur les hauteurs, malgré qu'on trouve une colonie qui promet à la rivière Gold, en arrière de la rivière Colombie. Les seuls colons qu'on a rencontrés avant d'atteindre la ferme Boyd, étaient deux hommes établis sur chaque côté de la rivière à l'endroit des ruisseaux qui s'y jettent, en amont de la petite rivière Smith; mais il avait l'air d'être plutôt des prospecteurs que des cultivateurs. Il n'y a pas de doute qu'il y existe beaucoup de bois de construction au " Coude ", mais le manque de facilités de transport le rend sans valeur. Un chemin de fer servirait mieux tous les intérêts en jeu. Le bois pourrait être coupé en certains endroits centraux, près des coupes, et transportés directement, épargnant ainsi la dépense considérable du flottage aux moulins, près du chemin de fer du Pacifique-Canadien. Les voyages et le transport des bagages ordinaires pourraient être rendus plus facile en construisant un portage au rapide de la Surprise. La construction d'un autre chemin qui serait aussi très avantageux le long des rapides des Douze-Milles, de la Mort et du Prêtre, avait été

aussi envisagée par des particuliers; mais vu les difficultés rencontrées, il n'a jamais été construit. Presque tous les rapides à l'exception du rapide de la Surprise et pourvu que la rivière ne fût pas trop basse, pourraient être descendus par des bateaux solidement construits et dirigés par des hommes expérimentés; mais le procédé ordinaire d'améliorations ne rendrait pas cette route préférable aux autres, pour le transport des marchandises. On pourrait en dire beaucoup plus sur le sujet et entrer dans beaucoup plus sur le sujet et entrer dans beaucoup d'autres détails qui peut-être ne suffiraient qu'à créer une confusion dans l'idée qu'on désire se former de la rivière; mais il semble que cet aperçu soit suffisant pour démontrer que l'amélioration de cette partie de la rivière Colombie est une entreprise qui demandent des efforts héroïques et qui entraînerait une dépense énorme de temps et d'argent.

RIVIÈRE COLOMBIE SUPÉRIEURE.

La partie de la rivière Colombie, du lac Windermere à Golden, sur la voie principale du chemin de fer Pacifique-Canadien, une distance de 100 milles, est navigable pour les bateaux d'un léger tirant d'eau, du mois d'avril au mois de novembre. Le bateau *Muskrat,* qui sert à ramasser le bois fondrier, est employé sur cette partie de la rivière pour enlever les obstructions et faire les améliorations nécessaires à la navigation.

La nature de l'ouvrage varie, mais consiste surtout à faire disparaître des berges de la rivière les arbres qui projettent au-dessus du chenal, à enlever le bois fondrier, à réparer et construire de nouveaux épis et à curer les barres avec une ravale *Stanley* dont elle est munie.

Ces travaux ont été commencés le 1er mai 1912, et poursuivis jusqu'au 30 octobre, quand le *Muskrat* a été halé sur sa cale pour l'hiver. L'équipage a été payé et congédié le 9 novembre. Les travaux exécutés durant la saison ont été tels qu'énumérés ci-haut, et en outre, l'équipage a construit un nouveau quai à Wilmer, dont la description est contenue ailleurs dans ce rapport. Dépense totale pour la saison, sans compter le coût du quai de Wilmer, $4,155.25, y compris la somme de $316.70 pour réparations.

RIVIÈRE FRASER.

Du 6 juin au 3 juillet, la drague a travaillé sur la branche nord de la rivière Fraser, commençant les opérations directement en avant du pont nord, à une distance d'environ 5 milles en aval de New-Westminster. Le chenal a été creusé sur une largeur de 150 pieds atteignant une profondeur de 8 pieds à basse marée sur une longueur de 3,300 pieds environ.

80,300 verges cubes de matières ont été draguées.

Du 3 au 7 juillet, la drague a travaillé à Millside pour la *Fraser River Mills Company* pour lequel travail, la *Canada Western Lumber Co.* a payé $550 couvrant 2⅔ jours d'ouvrage par la drague à $150 par jour. 9,000 verges cubes ont été draguées.

Le 21 octobre, la drague est retournée sur la branche nord de la rivière et a achevé le dragage du chenal en aval du pont désigné sous le nom du *North Arm Bridge.* Un chenal de 1,200 pieds de longueur, 150 pieds de largeur atteignant une profondeur de 8 pieds à basse marée a été dragué. 51,500 verges cubes ont été enlevées.

Dragage.

Du 6 juin au 3 juillet, la drague a travaillé sur la branche nord de la rivière Fraser, et elle a commencé ses opérations directement en aval du pont qui franchit l'embranchement nord à environ cinq milles au-dessous de New-Westminster, et elle a extrait un volume de 80,300 verges cubes de matières, pour pratiquer une tranchée de 150 pieds de largeur et de 8 pieds de profondeur aux basses eaux, sur un développement de 3,300 pieds.

Du 3 au 7 juillet, on a travaillé à Millside, pour le compte des propriétaires des scieries de la rivière Fraser, et on a enlevé un volume de 9,000 verges cubes de matières en ce lieu, et pour ces travaux la *Canada Western Lumber Company* a payé la somme de $950, à savoir 2⅔ jours de travail fourni par la drague à raison de $150 par jour.

La drague *Fruhling* a travaillé toute l'année sur la rivière Fraser, particulièrement à Woodward-Slough et sur les pointes de sable à l'embouchure de la rivière. On a employé trois jours de travail pendant le mois de mai à Ladner's-Landing; mais les matières se composant d'alluvions légers, se chargeaient mal dans la cuillère, et l'ouvrage a été considérablement retardé; en conséquence, la drague *Fruhling* a interrompu ces travaux en ce lieu, lesquels ont été exécutés plus tard par la drague *King Edward.*

Le volume dragué par la drague *Fruhling* pendant l'année et la dépense que ces travaux ont entraînée se résument ainsi qui suit:—

Dépense, $47,655.41.

Volume dragué, 929,200 verges cubes.

Prix de revient par verge cube, $5.12.

Les travaux ont été exécutés en ce lieu pour achever l'ouvrage commencé l'année précédente. Les matières se composaient de sable et de quelques roches erratiques.

La drague a été remorquée sur le bras nord de la rivière Fraser, le 31 octobre, pour achever en ce lieu le 8 novembre les travaux de dragage qui y avaient été commencés.

Barrages sur le chenal Nicomen.

Les travaux exécutés dans le chenal Nicomen ont consisté dans l'achèvement des barrages n°s 2, 5 et 6. L'ouvrage a été suspendu à la fin du mois de mai 1912.

Le barrage n° 2 a 470 pieds de longueur à la crête et 346 pieds à la base; il a 12 pieds de largeur à la crête et une moyenne de 17 pieds de hauteur.

Le talus extérieur a une inclinaison de 3 pour 1, et l'inclinaison du talus intérieur est de 2 pour 1.

12,900 verges cubes de matériaux ont été employées dans la construction de ce barrage.

Le barrage n° 5 a 160 pieds de longueur à la crête et 130 pieds à la base et 12 pieds de largeur à la crête. Le talus extérieur a une inclinaison de 3 pour 1 et l'inclinaison du talus intérieur est de 2 pour 1. La hauteur moyenne de ce barrage est de 15 pieds 6 pouces.

6,400 verges cubes de matériaux ont été employées dans sa construction.

La plus grande partie des travaux à ces barrages a été exécutée au cours de l'exercice 1911-12. Ils ont été achevés à la fin du mois de mai 1912.

Le barrage n° 6 a été commencé pendant le cours de cette année. Ce barrage a 174 pieds de longueur et 12 pieds de largeur à la crête. Le talus extérieur a une inclinaison de 3 pour 1 et l'inclinaison du talus intérieur est de 2 pour 1. La hauteur moyenne du barrage est de 9 pieds. 1,200 verges cubes de matériaux ont été employées dans sa construction.

A l'époque des hautes eaux une petite fuite s'est produite dans le barrage n° 5. Elle a été arrêtée en y déposant des sacs de jute remplis de sable.

Dépense totale, $4,293.20.

Un contrat a été passé avec la *Sinclair Construction Company,* pour la construction de la première section, de 6,900 pieds de longueur d'une jetée dirigeante, établie en aval de Steventon dans la direction ouest, à travers les dépôts de sable, à l'embouchure de la rivière Fraser.

Les travaux ont été commencés le 19 avril 1912, et le 20 janvier 1913, les entrepreneurs ont dû interrompre l'ouvrage, à cause des glaces dans la rivière. Avant de reprendre les travaux, il ont transféré leur contrat à la *Westminster Trust Company.* Environ 55 pour 100 de l'ouvrage a été exécuté.

La drague *Fruhling* a été employée à draguer le chenal principal à travers les dépôts de sable à l'embouchure de la rivière Fraser et aussi au pied du chenal Wood-

ward. Ce dernier ouvrage a été exécuté relativement aux jetées qui étaient en cours de construction dans le but de rectifier le chenal. La drague a travaillé sur la barre en face des jetées.

113,600 verges cubes ont été draguées dans le chenal entre les bouées n°s 9 et 11; 226,000 verges cubes ont été draguées dans le nouveau chenal qui se pratique au nord du chenal actuel, d'un point immédiatement en amont de la bouée n° 11; 7 400 verges cubes de sable ont été draguées sur la barre dans le chenal conduisant à Ladner; et 561,600 verges cubes ont été draguées sur la barre en face de l'embouchure du chenal Woodward.

En tout, la drague *Fruhling* a dragué 928,600 verges cubes durant l'exercice révolu le 31 mars 1913.

RIVIÈRE FRASER SUPÉRIEURE.

Les travaux d'améliorations exécutés sur la rivière Fraser comprennent le tirage à la poudre de récifs et l'enlèvement de cailloux, à six différents endroits dangereux sur une distance de 92 milles entre le Fort-George et Quesnel. Plusieurs bateaux à vapeur font le service régulièrement sur cette rivière pendant la saison, et tout l'approvisionnement nécessaire aux habitants de Fort-George et les colons du district avoisinant, sur un rayon de 60 milles, est transporté par cette voie. Vu la position géographique de Fort-George, il y aura une grande activité d'ici à quelques années dans ce lieu, due à la construction du Grand-Tronc-Pacifique. L'importance de cette voie de transportation sur la rivière Fraser supérieure devra par conséquent augmenter considérablement.

RIVIÈRE NAAS.

On trouve une gorge de 1½ mille de longueur sur la rivière Naas, à environ 45 milles de son embouchure. Il existait au pied de cette gorge quatre gros rochers qui menaçaient la navigation. On a fait sauter ces rochers pendant la saison, ce qui a facilité grandement le passage en ce lieu. On peut dire qu'il existe à la tête de cette gorge quatre autres rochers dangereux, et il faudra nécessairement les faire sauter pour y rendre la navigation sûre.

La dépense jusqu'à cette date s'est élevée à $1,993.91.

RIVIÈRE NECHACO.

MM. Foley, Welch et Stewart, des entrepreneurs sur la construction du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, ont employé une équipe de 14 hommes pendant environ deux mois à améliorer le chenal à White-Mud, (Ile-de-Pierre) et plusieurs autres endroits dangereux sur la rivière. L'ouvrage a été examiné par M. Mathewson, ingénieur adjoint, quand il a remonté la rivière Nechaco. Les travaux étaient à cette époque presque achevés.

C'était l'intention des entrepreneurs dès que cet ouvrage serait achevé, d'envoyer leurs hommes immédiatement aux rapides Giscombe, sur la rivière Fraser, pour y faire des améliorations supplémentaires, afin de permettre aux bateaux appartenant aux entrepreneurs de naviguer avec plus de sûreté entre Tête-Jaune-Cache et la rivière Stuart pendant la saison prochaine, à l'époque des hautes eaux.

RIVIÈRE OKANAGAN.

Cette rivière a 6 milles de cours et elle relie les lacs Okanagan supérieur et inférieur. Le but des travaux d'excavation et d'ouvrages de protection sur cette rivière était de la rendre navigable pour des bâtiments d'un faible tirant d'eau; on a en outre débarrassé le chenal des arbres et des brousailles qui surplombaient les berges.

La drague départementale *Heron* comprend et soi une drague proprement dite, un chaland avec grue et une sonnette avec son outillage, et l'on s'en sert quand les cir-

constances l'exigent. La variation entre les phases des hautes et basses eaux, est d'environ 4 pieds; les eaux les plus hautes se produisent vers le milieu de juin, et l'étiage vers la fin de mars.

Du 1er avril au 14 mai, la drague *Heron,* a travaillé pour approfondir le chenal principal près de la petite ville de Penticton. L'état d'avancement des travaux produit chaque semaine, montre qu'on a extrait et éjecté un volume total de 3,589 verges cubes de sable et de gravier, pour pratiquer une tranchée de 1,822 pieds de longueur et de 30 pieds de largeur et d'une profondeur d'environ 3 pieds au-dessous du niveau des basses eaux.

A partir du 14 mai, les travaux ont été souvent retardés par la hauteur excessive des eaux, et cependant, l'état d'avancement des travaux fourni chaque semaine montre que pendant 28 jours, on a extrait et éjecté 4,902 verges cubes de sable et de gravier, près du brise-lames établi sur le lac Okanagan inférieur.

Quand le bateau *Heron* ne servait pas à d'autres ouvrages, tel qu'indiqué sous le rubrique " Rivière Okanagan—Ouvrage de Protection ", il a été employé à débarrasser les berges de la rivière de broussailles faisant obstacle à la navigation, etc.; et à draguer le chenal, là où c'était nécessaire.

Du 1er avril au 14 mai, le *Heron* a été employé à approfondir le chenal près de la municipalité de Penticton. Les rapports de chaque semaine indiquent que l'ensemble des tranchées couvrent une longueur de 1,822 pieds, sur 30 pieds de largeur atteignant une profondeur de 3 pieds au-dessous du niveau des basses eaux.

3,689 verges cubes de sable, gravier et d'argile ont été draguées et déversées directement avec l'aide d'un godet du type " enveloppe d'orange".

Le 14 mai, à cause de la crue des eaux, il a fallu cesser le dragage, à l'exception de 28 jours durant lesquels les rapports de chaque semaine indiquent que 4,538 verges cubes de sable et gravier ont été draguées et éjectées directement.

Ouvrage de protection.

Cette rivière d'une longueur d'environ 5 milles, relie les lacs Okanagan, supérieur et inférieur. Le but de ces travaux est d'empêcher l'érosion des berges de la rivière et de restreindre ses eaux dans les limites d'un chenal défini, afin de faciliter la navigation.

Le dragueur *Heron* est munie d'une grue fixe et d'une sonnette qui servent alternativement selon la nature des travaux.

Environ 2,000 milles pieds courants des berges ont été protégés à divers endroits le long de la rivière. A intervalles de 8 pieds, deux pilots ont été enfoncés l'un à côté de l'autre et l'espace entre les pilotis jumeaux a été rempli de fascines, et en arrière les vides ont été remblayés. Les pilotis sur une distance d'environ 275 pieds dans le vieil ouvrage ont été renouvelés.

Le brise-lames à l'embouchure de la rivière Okanagan, tel que construit, était plutôt un ouvrage d'expérimentation et des matériaux légers ont été employés dans sa construction, afin d'en réduire le coût. Toutefois, vu l'efficacité de ce brise-lames, dans la protection des berges à l'embouchure de la rivière, des pilotis supplémentaires ont afin de supporter le revêtement d'une manière permanente.
afin de suporter le revêtement d'une manière permanente.

Dépense totale pour l'exercice 1912-13, $4,814.70.

RIVIÈRE STUART.

Aucun montant de l'appropriation de $5,000, pour l'amélioration de cette rivière n'a été dépensé. Les particularités relatives à ce cours d'eau nécessiteront probablement des opérations de dragage et l'excavation dans le roc afin de faciliter la navigation. Il a été décidé de ne pas se procurer l'outillage nécessaire avant d'avoir obtenu des renseignements plus précis au sujet des travaux requis en ce lieu.

RIVIÈRE THOMPSON.

Enlèvement du bois fondrier.

La dépense d'une allocation de $2,500 a été autorisée pour ce service.

Vu qu'il a été impossible de se procurer un remorqueur convenable pour l'ouvrage, il a été décidé de ne pas procéder à l'enlèvement du bois fondrier et autres obstructions sur la rivière Thompson-Sud. Jusqu'à présent la navigation a été assez facile et par conséquent l'ouvrage se fera plus tard.

Une partie de cette allocation a été dépensée pour la construction d'un entrepôt en planches de 40 pieds par 20 pieds, auprès du bureau du gouvernement à Chase, où le manque d'accommodation pour l'emmagasinage du fret était une source de beaucoup d'inconvénients.

Dépense totale, $821.09.

RIVIÈRE THOMPSON-SUD.

Cette rivière a un cours d'environ 40 milles, et elle relie les lacs Kamloops et Shuswap.

La drague du gouvernement *Pélican,* y a effectué des travaux de dragage considérables pour faciliter le service du transport des marchandises par bateaux à vapeur, pour lequel le gouvernement provincial accorde annuellement une allocation de $4,000. On estime à 11 pieds la variation entre les phases des hautes et basses eaux. Les hautes eaux maxima se produisent vers le milieu de juin, et l'étiage vers la fin de mars.

Outre les nombreuses chaloupes à vapeur, trois bateaux à vapeur font le service régulier du transport des voyageurs et des marchandises, pendant la saison de navigation, sur les deux bras de la rivière Thompson, et trois voyages par semaine entre les lacs Kamloops, Chase et Shuswap.

Du 1er avril au 9 mai et du 31 juillet au 4 octobre, la drague a travaillé sans interruption pour approfondir un chenal à travers la batture de gravier surnommée la barre Shaw, sur la rivière Thompson-Sud, à environ 1 mille de la sortie du petit lac Shuswap, et pendant cette période, on a extrait et éjecté 36,573 verges cubes de sable, de gravier et d'argile, pour pratiquer une tranchée de 900 pieds de longueur, sur une largeur moyenne de 80 pieds et à une profondeur de 4 pieds au-dessous du niveau des basses eaux.

RIVIÈRE THOMPSON-SUD ET PETITE-RIVIÈRE.

La rivière Thompson-Sud et la Petite-Rivière sont les seules routes de navigation entre Kamloops et le district des lacs Shuswap. Beaucoup d'améliorations ont été faites par le dragueur du ministère *Pélican,* afin de faciliter la navigation en ces lieux, le gouvernement provincial contribuant pour ces travaux une somme annuelle de $4,000.

Le 1er avril, le dragueur *Pélican* a commencé à approfondir le chenal à travers une barre de gravier désignée sous le nom de " Shaw's-Bar ", sur la rivière Thompson à une distance d'environ 1 mille du pied du lac Petit-Shuswap.

Le dragage en ce lieu s'est poursuivi du 1er avril au 9 mai, et ensuite du 31 juillet au 8 octobre. Un chenal de 900 pieds de longueur et de 80 pieds de largeur atteignant une profondeur de 4 pieds au-dessous du niveau des basses eaux a été creusé. 36,000 verges de sable, gravier et argile ont été draguées et éjectées directement.

SAMSON.

Le bateau *Samson* employé pour le ramassage du bois fondrier, a enlevé 301 pièces de bois fondrier de la rivière. Il a de plus exécuté l'ouvrage nécessaire pour maintenir en place et réparer les bouées du chenal de la rivière Fraser. Il a aussi été employé dans l'exécution du levé du bras Nord de la rivière Fraser, de New-Westminster au golfe Georgia.

Le *Samson* a été employé pendant 34 jours dans les travaux d'entretien des bouées marquant le chenal. Cet ouvrage a coûté $2,045, et cette somme a été porté au budget du ministère de la Marine.

Durant les mois d'avril et mai de l'année dernière la somme de $50 par jour a été chargée pour l'usage du *Samson,* mais vu que ce chiffre n'était pas suffisant pour couvrir les frais d'exploitation on a chargé $65 par jour après le 1er juin.

Dépense totale sur la rivière Fraser inférieure, $32,978.11.

SANDSPIT-POINT.

On a exécuté le levé et les plans et devis pour l'exécution d'un quai sur pilotis, de 40 x 70 pieds, avec un abord de 435 pieds de longueur et de 14 pieds de largeur, à Sandspit-Point, sur l'île Morsby qui fait partie du groupe des îles Reine-Charlotte. On trouvera 20 pieds d'eau de profondeur le long de la face de ce débarcadère, à basse mer. Ces travaux ont été adjugés le 18 janvier 1913 à la *Westholm Lumber Company Limited,* de Prince-Rupert, pour le prix de $4,375. Le mauvais temps a empêché les entrepreneurs de commencer les travaux.

SEYMOUR-ARM.

Seymour Arm est situé à l'extrémité nord de Seymour Arm, l'une des principales branches du lac Shuswap. La compagnie *The Seymour Arm Fruit Lands* est propriétaire d'environ 6,000 acres d'excellent terrain propre à la culture des arbres fruitiers. On rapporte que déjà environ 200 acres de terrain ont été défrichés et sont maintenant disponibles pour concéder aux colons. L'établissement compte aujourd'hui 200 habitants. Il y a de bonnes habitations, des maisons de commerce et l'apparence générale de l'endroit indique le progrès.

Les plans et devis ont été préparés pour le quai projeté. Un contrat pour sa construction a été passé avec MM. Gillis, Cecil Dore et H. W. Tansley de Seymour Arm, les chargeant de cet ouvrage pour la somme de $5,850.

Les travaux ne seront pas commencés avant la fin de l'exercice 1912-13.

SHUTTY-BENCH.

Shutty-Bench, établissement agricole où l'on cultive les arbres fruitiers, est situé à 5 milles de Kaslo, sur la côte ouest du lac Kootenay. Actuellement il compte 50 colons représentant une population d'environ 175 âmes. Cet établissement grandit rapidement.

Un contrat a été accordé à M. William English de Kaslo pour la construction d'un quai au coût de $5,400.

Les travaux ont été commencés le 5 janvier et achevés le 31 mars. Le quai est en bois sur pilotis, de 264 pieds de longueur et de 32 pieds de largeur. L'extrémité de terre est de niveau sur une distance de 48 pieds et les 204 pieds suivants ont une pente uniforme de 1 dans 12, et les 12 pieds à l'extrémité du large sont de niveau, et atteignent une élévation de 2 pieds 6 pouces au-dessus des basses eaux.

Un abri de 12 pieds par 16 pieds a été construit à l'extrémité du rivage.

Dépense totale, $5,918.50.

SICAMOUS.

Sicamous est situé sur la rive est du lac Shuswap au point de raccordement entre la voie principale du Pacifique-Canadien et sa voie secondaire sous le nom du raccordement Okanagan.

En outre des marchandises pour les habitants du district avoisinant, une quantité considérable de bois et d'autre fret est transbordée à Sicamous pour être livrée à Seymour-Arm et autres points sur les lacs. Il y a en ce lieu une excellente hôtellerie

appartenant à la Compagnie du Pacifique-Canadien et beaucoup de touristes s'y arrêtent pendant l'été.

Les travaux de construction du quai à Sicamous ont été commencés le 9 novembre 1912.

L'abord du quai, construit sur pilots disposés en chevalets, a 154 pieds de longueur et 16 pieds de largeur, et dont 112 pieds à partir de terre ont une pente uniforme de 1 dans 12. Le quai est adjacent à la gare du Pacifique Canadien. La plate-forme principale du quai, laquelle est de 70 pieds par 42 pieds a été établie à angle droit de l'abord, et à une élévation de 3 pieds au-dessus du niveau moyen des hautes eaux.

Le long de la face est du quai, une cale de 60 pieds de longueur, 10 pieds de largeur avec une pente de 1 dans 6 a été établie, atteignant le niveau des basses eaux et donnant accès facile aux bateaux à toutes les phases de l'eau. Un abri de 20 pieds par 12 pieds a été construit sur l'avant-massif.

L'ouvrage a été achevé le 15 décembre au coût de $3,680.24.

STEWART.

On a adjugé à M. W. G. Gillette, de Vancouver, l'exécution d'un prolongement au quai public établi à Stewart, sur le canal Portland. En outre, l'entrepreneur a construit un hangar sur le prolongement, renouvelé les pilots-défenses et construit une pontée, laquelle on a reliée au quai par une rampe.

La dépense jusqu'à cette date s'est élevée à $7,502.44.

SUNSHINE-BAY.

Sunshine-Bay, point d'expédition d'un établissement agricole qui progresse rapidement, est situé sur le bras ouest du lac Kootenay, à 16 milles de Nelson et à 4 milles de Proctor. Les colons s'occupent à la culture des arbres fruitiers.

Le quai construit à la journée est en bois sur politis, de 250 pieds de longueur et de 32 pieds de largeur. L'extrémité de terre est de niveau sur une distance de 48 pieds et le reste a une pente uniforme de 1 dans 12. L'extrémité du large est établie à une élévation de 4 pieds au-dessus des basses eaux.

Les travaux ont été commencés le 22 juillet et achevés le 31 octobre.

Dépense totale, $5,248.25.

VANCOUVER.

Dragage.

La drague *Mastodon,* a travaillé du 1er avril au 25 mai, pour élargir le premier Goulet jusqu'à ce qu'elle fût obligée d'interrompre ses travaux au point où se trouve les conduites de l'usine de distribution d'eau de Vancouver. On a enlevé un volume de 207,000 verges cubes de sable et de gravier, pour atteindre une profondeur de 30 pieds à basse mer.

Le 3 juillet, on a commencé l'exécution d'un chenal à Coal-Harbour. On a extrait un volume de 483,000 verges cubes de matières pour atteindre une profondeur de 15 pieds à basse mer. Ces travaux ont été retardés par la rencontre inattendue de matières dures, mêlées à des roches erratiques. On a achevé ces travaux le 23 décembre 1912.

On a réparé la drague du 24 décembre au 15 janvier, et le 16 janvier, on a exécuté des dragages sur la batture Parthia, et le 28 janvier au matin, pendant une brume épaisse, le paquebot *Princess Charlotte* du chemin de fer du Pacifique-Canadien, est venu en collision avec la drague, et y a causé des avaries dont les réparations ont coûté $3,800. Il a fallu employer 16 jours pour ces réparations; puis, on a repris les travaux pour les achever le 27 mars, après avoir extrait un volume de 134,700 verges cubes de matières.

On a trouvé subséquemment après avoir raclé le lieu des opérations pour s'assurer qu'on avait atteint la profondeur déterminée, qu'il restait plusieurs endroits où l'on n'avait pas atteint le plafond. Ces aspérités se composaient apparemment de roches erratiques, et l'on a remis la drague à l'œuvre pour essayer de les enlever, mais elle n'y réussit point malgré qu'elle travaillât à 31.5 pieds de profondeur d'eau à basse mer; les égratignures sur les godets ont démontré que la drague avait dû rencontrer des roches erratiques en certains endroits. On a déterminé la position, et il sera nécessaire d'employer un scaphandrier pour examiner le fond, et, soit élinguer les roches erratiques, soit les faire sauter à la dynamite.

Du 1er avril au 21 mai, la drague *King Edward* a travaillé à l'embouchure de False-Creek, au dragage d'un chenal de 160 pieds de largeur atteignant une profondeur de 10 pieds à basse marée, à travers la barre. 40,900 verges cubes de sable, gravier et coquillages ont été dragués. Ce chenal n'a pas pu être achevé, parce que la drague s'adaptait mal à cet ouvrage.

Du 21 mal au 5 juin des réparations ont été faites à la drague.

La drague *King Edward,* a travaillé sur la petite rivière False, pour y poursuivre les travaux commencés l'année précédente. Mais la nature des matières se composant de gravier, de roches erratiques, etc., ont retardé considérablement les travaux, que la drague a interrompus le 17 mai. Après l'avoir réparée, on a remorqué la drague sur le bras nord de la rivière Fraser, où elle a commencé de travailler le 5 juin. Le 3 juillet, la drague *King Edward,* a commencé l'exécution de travaux de peu de durée pour la *Canadian Western Company,* à l'endroit de leurs estacades aux scieries de la rivière Fraser. Après l'achèvement de ces travaux, on a remorqué la drague à l'étang de Ladners, pour ensuite l'amener au quai de la *Canadian Fish Product Company,* où elle a travaillé pendant deux jours.

La drague *Mastodon,* a travaillé du 1er avril au 25 mai à l'élargissement du premier détroit ou goulet, quand il a fallu interrompre les opérations, parce que le dragage était achevé jusqu'à la prise d'eau de l'usine de distribution d'eau de la ville de Vancouver. 207,000 verges cubes ont été enlevées. Ce dragage atteint une profondeur de 30 pieds à la marée basse.

On a fait des réparations à la drague, du 25 mai au 3 juillet quand elle a commencé le creusage d'un chenal dans Coal-Harbour.

Ce chenal a été creusé à une profondeur de 15 pieds à la marée basse. Ce travail qui a été achevé le 23 décembre 1912, a pris beaucoup plus de temps qu'on s'y attendait à cause du déblai qui était très dur et contenait des cailloux. 483,000 verges cubes ont été dragués.

Du 24 décembre au 15 janvier, la drague a dû subir des réparations. Le 16 janvier le dragage a été commencé sur la batture Parthia.

Le 28 janvier dans l'avant-midi, par une brume épaisse, le vapeur *Princess Charlotte* du Pacifique-Canadien, est venu en collision avec la drague qui a subi des dommages dont les réparations ont pris 16 jours au coût d'environ $3,800. Les opérations ont été reprises et le 27 mars la batture avait été entièrement draguée. 134,700 verges cubes ont été enlevées.

Subséquemment, quand le curage de la batture a été exécuté pour s'assurer si la profondeur était uniforme partout, on a constaté qu'il y avait certains points qui n'avaient pas la profondeur voulue. Apparemment, ces inégalités se composaient de cailloux. Toutefois, la drague a été mise à l'œuvre sans pouvoir retirer de matières quoiqu'elle travaillât à une profondeur de 31 pieds 6 pouces.

Des brêches faites sur les godets, indiquaient qu'ils avaient frappé des cailloux.

La position de ces obstructions a été localisée. Il sera nécessaire d'employer un scaphandrier pour élinguer ces cailloux ou les tirer à la poudre. On ne peut disposer pour ces travaux que de deux jours chaque quinzaine, quand la marée reste étale longtemps pour qu'un scaphandrier puisse y travailler. Aux autres phases de la marée le courant a une vitesse de 4 à 7 milles par heure.

HAVRE DE VANCOUVER.

A même cette allocation, un levé complet des plans du goulet Burrard a été exécuté, à partir de la pointe Brockton, près du premier détroit jusqu'à la pointe Bury à environ un demi-mille en amont du second détroit; aussi un levé des plans de False-Creek a été exécuté à partir des limites de la ville de Vancouver, dans la baie English, jusqu'au bout de la rue Main. Ce travail a été commencé le 25 juillet et a été achevé le 30 octobre.

Dépense totale des levés des plans, $12,013.24.

Des forages ont été exécutés le long de la rive du havre de Vancouver, à partir de la raffinerie de sucre, jusqu'au moulin Heap, afin de déterminer le meilleur emplacement pour y construire un quai, d'autres forages ont été exécutés du côté de Vancouver-Nord, à partir de l'avenue Lonsdale jusqu'à la réserve des sauvages, afin de déterminer le meilleur emplacement pour construire un quai de ce côté du goulet. Aussi, des forages ont été exécutés dans False-Creek, afin de reconnaître la nature des matériaux à draguer dans un chenal de 350 pieds de largeur atteignant 20 pieds de profondeur à la basse marée, à partir de la baie English jusqu'au pont de la rue Main.

Dépense totale de ces forages, $12,605.06.

Le 1er septembre, les travaux de construction de deux barrages sur la rivière Capilano ont été commencés dans le but de diriger le débit entier de la rivière vers le chenal ouest, de façon à ce que la rivière, se déverse à l'ouest du premier détroit et empêcher ainsi le colmatage de la tranchée qui doit être draguée.

Un petit barrage a été achevé et l'encaissement pour le grand barrage a été établi en partie. Il a fallu interrompre les travaux, à cause des difficultés dans l'acquisition d'une ballastière requise pour la construction du barrage. Après l'interruption des opérations, une crue sérieuse est survenue, et une partie de l'encaissement a été emportée par l'action des arbres et du bois perdu. On a recouvré la plus grande partie du bois. Le 30 novembre, il a fallu suspendre les travaux d'une manière définitive, le niveau des eaux étant trop élevé pour permettre l'achèvement du barrage.

Dépense totale aux barrages, $4,321.36.

Dépense totale dans le havre de Vancouver, $29,578.95.

VANCOUVER.

Dragage.

Du 1er avril au 21 mai, la drague *King-Edward,* a travaillé à l'embouchure de la rivière *False,* et elle a extrait un volume de 40,900 verges cubes de sable, de gravier et de coquillages, pour ouvrir un chenal à travers une barre, de 160 pieds de largeur et de 10 pieds de profondeur à basse mer. Ce chenal n'a pas été achevé parce que la drague n'était pas en état d'exécuter cette espèce de matières agglomérées.

VICTORIA.

Pendant la plus grande partie de l'année, la drague *Ajax* a travaillé en différents endroits dans le port de Victoria, pour extraire des matières comportant presque toutes les classes. Parfois, la production a été peu considérable, vu que la drague s'est employée à enlever le roc qu'avait désagrégé le brise-roc *Lobnitz,* avec son outillage de forage sous-marin.

Dragage.

La drague *Ajax,* a travaillé du 1er avril au 20 juin, pour élargir le chenal entre Raymur-Point et Shoal-Point. Elle a extrait un volume de 31,575 verges cubes d'argile et de vase sur le côté sud du chenal, y compris quelque 60 verges cubes de roc désagrégé du rocher Shoal-Point, sur lequel avait travaillé le brise-roc *Lobnitz.*

On a enlevé 5,175 verges cubes d'argile et de vase du chenal près du rocher Beaver, et 960 verges cubes de la batture à l'intérieur de la pointe Laurel; cette batture avait été formée par l'action des paquebots en quittant le quai du chemin de fer du Pacifique-Canadien.

On a enlevé 1,310 verges cubes de roc désagrégé du rocher Dredger, et 120 verges cubes de roc désagrégé et 160 verges cubes d'argile du rocher Plate-forme.

On a enlevé 1,400 verges cubes d'argile sur le côté sud du chenal vis-à-vis le phare et autour du rocher de l'île Berens.

Dragage.

Du 2 octobre au 18 novembre, la drague *Ajax,* a travaillé pour élargir le chenal qui contourne la pointe Shoal, et pour approfondir le chenal d'accès au havre au delà employés pour élargir le chenal près du rocher Plate-Forme, et pour enlever l'argile du phare, à l'exception de 10 jours de travail, du 5 au 15 octobre, que la drague a sur une partie du rocher Plate-Forme, de façon à permettre au brise-roc *Lobnitz* d'y travailler. La drague a enlevé 23,030 verges cubes de matières.

Du 19 novembre au 4 janvier, on a extrait un volume de 41,260 verges cubes d'argile et de vase pour élargir le chenal entre la pointe Songhies et le rocher Plate-Forme.

Du 6 janvier au 8 février, la drague a travaillé en divers lieux, et ces travaux ont consisté plus particulièrement dans l'élargissement et le curage du chenal à Shoal-Point, et dans l'ouverture d'une tranchée sur le côté nord du chenal vis-à-vis de l'île Pelée, et l'on a extrait un volume de 37,930 verges cubes de vase et d'argile.

Du 10 février au 31 mars, la drague a travaillé dans le chenal à l'entrée du havre, à l'exception de quelques jours quand le gros temps a empêché les opérations, et elle a extrait un volume de 43,430 verges cubes d'argile, de sable et de gravier.

La drague *Mud Lark,* a travaillé toute l'année dans le port de Victoria, et en outre, elle a effectué quelques opérations pour la *Producers, Rock and Gravel Co.,* à Royal-Bay, et au quai de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien à Esquimalt.

Ces travaux comportaient la continuation des travaux exécutés l'année précédente dans le havre supérieur; les matières draguées se composaient en grande partie d'argile et de sable.

Le 23 mai, on a remorqué la drague au quai de la Compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, à Esquimalt, et ces opérations ont été achevées le 6 juin; la drague est ensuite retournée à Victoria.

Le 24 juillet, elle a commencé son travail pour la *Producers, Rock and Gravel Co.,* lequel elle a achevé le 30 juillet.

La dépense des opérations de la drague *Mud Lark* pour l'année a été de $42,688.02.

Production, 109,590 verges cubes.

Prix de revient par verge cube, $38.95.

Dragage.

La drague *Mud Lark,* a travaillé dans le havre supérieur, du 1er avril au 22 mai, et elle a extrait un volume de 17,800 verges cubes de vase et d'argile pour approfondir le chenal d'accès aux scieries établies sur le bras de mer Canadian-Puget, et pour élargir le chenal entre le pont du chemin de fer et Hope-Point, afin d'atteindre une profondeur de 20 pieds à basse mer en ces lieux.

Le 23 mai, la drague a effectué quelques travaux particuliers pour la *Esquimalt and Nanaimo Railway Company* (chemin de fer du Pacifique-Canadien), contre le côté est du quai à huile de cette compagnie dans le havre d'Esquimalt. On a approfondi ce lieu à 24 pieds à basse mer et extrait un volume de 6,750 verges cubes d'argile et de vase, et pour ces travaux la compagnie a payé $1,060, à savoir, 10.6 jours de travail par la drague à raison de $100 par jour.

Du 19 juin au 13 juillet, la drague a continué de travailler dans le havre supérieur, vis-à-vis les scieries établies sur le bras de mer Canadian-Puget, pour extraire 9,700 verges cubes de matières.

Les 15 et 16 juillet, la drague a travaillé sur les rochers Shoal-Point et Plate-Forme, pour enlever 190 verges cubes de roc désagrégé, aux lieux où le brise-roc *Lobnitz* avait travaillé.

Du 19 juillet au 23, on a exécuté des travaux d'excavation vis-à-vis les scieries établies sur le bras de mer Canadian-Puget, pour extraire un volume de 2,300 verges cubes de matières.

Du 24 au 30 juillet, on a enlevé un volume de 3,850 verges cubes de sable et de gravier de la baie Royale, pour le compte de la *Producer's Rock and Gravel Works,* et pour ces travaux, la compagnie a payé la somme de $1,480, à savoir 14.8 jours de travail par la drague à raison de $100 par jour.

Du 7 au 13 août, on a enlevé 2,350 verges cubes vis-à-vis les scieries établies sur le bras de mer Canadian-Puget.

Le 14 août, on a commencé les travaux d'excavation dans le chenal d'accès à partir des quais du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, jusqu'au pont du chemin de fer. On a extrait un volume de 66,650 verges cubes de matières au 31 mars, et ces travaux ont été exécutés sans interruption, à l'exception du temps employé pour les réparations.

Le brise-roc *Lobnitz N° 1,* a travaillé dans le port de Victoria tout le long de l'année, à l'exception du temps consacré aux modifications de la machine, et de quelques jours employés à effectuer certaines opérations à Evans, à l'endroit des quais de la société Coleman et Evans, à Vancouver.

On a poursuivi dans le port de Victoria les travaux de l'année précédente aux lieux indiqués par l'ingénieur du district. Le 7 septembre, on a interrompu les travaux pour apporter des modifications à la machine. Des soumissions avaient été proposées pour cet ouvrage, et les travaux avaient été adjugés à la *Wallace Shipyards Co., Limited.* Les modifications comportaient l'installation à nouveau de la machine, de façon à ce qu'elle pût travailler par une trappe ménagée à l'extrémité de la coque au lieu de par la trappe centrale, la pose de trois montants, et l'installation d'un compresseur. Ces modifications ont été achevées d'une manière satisfaisante au commencement du mois de novembre, et on a mis la machine à l'œuvre sur les rochers à Evans à l'endroit des quais de la Société Coleman et Evans, à Vancouver.

Le 25 novembre, on a mis la machine à l'œuvre dans le port de Victoria.

A partir du 22 décembre, deux équipes travaillèrent tour à tour sur la machine.

La dépense des opérations du brise-roc *Lobnitz N° 1,* pour l'année a été de $21,326.98.

Production, 5,146 verges cubes.

Prix de revient par verge cube du roc désagrégé prêt à être dragué, $4.41.

Des perforatrices sous-marines ont travaillé dans le port de Victoria pendant l'année. On a construit deux nouvelles pontées pour l'installation de ces machines pendant 1912-13, vu que la pontée construite au début était devenue hors de service. On a armé l'une des pontées aussitôt qu'elle fut prête, et elle a donné toute la satisfaction désirable. On se servira de l'autre plate-forme sous peu.

En juin, on a mis à l'œuvre une équipe de nuit sur la flottille, et les travaux étaient éclairés par des appareils à l'acétylène. Résumé des dépenses, etc.:

Dépense totale pendant l'année, $15,643.05.

Nombre de verges cubes qu'on a fait sauter, 2,376.

Nombre de trous de 2¼ pouces, 1,014.

Développement, 6,286 pieds.

Développement, 6,286.75 pieds.

Etendue perforée, 13,730 pieds carrés.

Prix de revient par verge cube, $6.58.

Le dragueur *Mud Lark,* a travaillé dans la partie supérieure du havre depuis le 1er avril jusqu'au 22 mai. Il a dragué 17,800 verges cubes de vase et d'argile en approfondissant le chenal d'accès aux moulins de la *Canadian Puget Sound Mills Company,*

et en élargissant le chenal entre le pont du chemin de fer et la pointe Hope. Ce dragage atteint une profondeur de 20 pieds à la marée basse.

Du 19 juin au 13 juillet le dragage du chenal d'accès aux moulins de la *Canadian Puget Sound Mills Company,* dans la partie supérieure du havre, a été continué et 9,700 verges cubes ont été enlevées.

Le 15 et le 16 juillet le dragueur a travaillé sur la pointe Shoal et le récif Platform au dragage des pierres détachées qui avaient été broyées par la machine Lobnitz. 190 verges cubes de roc ont été enlevées.

Du 19 au 23 juillet la drague a travaillé dans le chenal d'accès aux moulins de la *Canadian Puget Sound Mills* et a dragué 2,300 verges cubes de déblai. Du 24 au 30 juillet, 3,850 verges cubes de sable et gravier ont été draguées de l'emplacement de l'établissement de la *Producer's Rock and Gravel Works,* dans la baie Royale. La compagnie a payé pour ce service la somme de $1,480, représentant 14.8 jours d'ouvrage de la drague, y compris le travail après les heures réglementaires au taux de $100 par jour.

Du 7 au 13 août, 2,350 verges cubes ont été enlevées du chenal d'accès aux moulins de la *Canadian Puget Sound Mills.*

Le 14 août le dragage d'un chenal a été commencé, des quais du Grand-Tronc-Pacifique au pont du chemin de fer. Cet ouvrage s'est poursuivi jusqu'au 31 mars, à l'exception du temps employé à faire certaines réparations. 66,650 verges cubes ont été draguées.

Le dragueur *Ajax* a travaillé du 1er avril au 20 juin dans le havre de Victoria, à élargir le chenal, de la pointe Raymur à la pointe Shoal, et 31,575 verges cubes d'argile et de vase ont été draguées du côté sud du chenal, y compris 60 verges cubes de roc du récif appelé Shoal-Point-Rock, qui avaient été broyées par le broyeur Lobnitz.

5,175 verges cubes de vase et d'argile ont été draguées dans le chenal près du récif Beaver et 960 verges cubes ont été enlevées d'une barre formée par l'action des bateaux en s'éloignant du quai du Pacifique-Canadien.

1,310 verges cubes de pierres détachées ont été enlevées du récif Dredger, et 120 verges cubes de pierres détachées et 160 verges cubes d'argile ont été enlevées du récif Platform.

1,400 verges cubes d'argile ont été draguées du côté ouest du chenal en face du phare et autour du récif de l'île Berens.

Du 2 octobre au 18 novembre le dragueur a travaillé à l'élargissement du chenal autour de la pointe Shoal et à l'approfondissement du chenal à l'embouchure du havre au delà du phare, à l'exception de 10 jours, du 5 au 15 octobre, quand le chenal auprès du récif Platform a été élargi, et l'argile couvrant une partie du récif Platform a été enlevée, afin de permettre au broyeur Lobnitz d'y travailler. 23,030 verges cubes ont été draguées.

Du 19 novembre au 3 janvier le chenal a été élargi, de la pointe Songhies au récif Platform, et 41,360 verges cubes d'argile et de vase ont été enlevés.

Du 6 janvier au 7 février le dragueur a travaillé à divers endroits, surtout à l'enlèvement de pierres détachées et à l'élargissement du chenal à la pointe Shoal. Une tranchée a aussi été pratiquée du côté nord du chenal en face de l'île Pelly. 37,930 verges cubes de vase et d'argile ont été dragués.

Du 10 février au 31 mars, la drague a travaillé dans le chenal à l'entrée du havre, à l'exception de quelques jours, quand le mauvais temps l'en a empêché. 43,330 verges cubes d'argile, de sable et de gravier ont été draguées.

Récif Beaver.

Le 1er avril 1912, on a commencé à travailler à l'enlèvement du récif Beaver par le tirage à la poudre. Ce récif est situé dans le havre de Victoria entre la pointe Songhees et les quais du Grand-Tronc-Pacifique. Ce récif a toujours été un obstacle pour les bateaux du Pacifique-Canadien et autres bateaux se servant du port intérieur. Ce récif mesure 150 pieds de longueur par 125 pieds de largeur, et jusqu'à cette heure, il y avait une profondeur de 13 pieds à la marée basse au point le moins profond. 25

pontées ont été établies pour exécuter le tirage à la poudre. 1,014 trous de forage de 2¼ pouces de diamètre et d'une profondeur moyenne de 6.2 pieds ont été pratiqués donnant une longueur total de 6,286.75 pieds de forages. La superficie totale qui a été tirée à la poudre est de 13,730 pieds carrés et la quantité totale de roc enlevée est de 2,376 verges cubes. Il y a maintenant au-dessus de ce récif une profondeur d'eau de 21 pieds à la marée basse.

Dépense totale, $14,972.73, y compris les frais de réparations.

BROYEUR DE ROC LOBNITZ N° 1.

Liste des récifs sur lesquels le broyeur Lobnitz n° 1 a travaillé dans le havre de Victoria:—

Nom du récif.	Date.	
	Du	Au
Récif Dredger	1er avril	14 mai.
" Platform	21 mai	7 juin.
" Shoal-Point No. 1	11 juin	19 "
" Shoal-Point No. 2	21 "	25 "
" Platform	29 "	5 juillet.
" Raymur-Point	17 juillet	29 "
" Platform	8 août	4 septembre.
Réparations et modifications	5 septembre	5 novembre.
Quais Evans, Coleman et Evans, Vancouver	6 novembre	16 "
Récif Berens-Island	26 "	17 décember.
" Raymur-Point	23 décembre	25 février.
" Platform	3 mars	31 mars.

Le fonctionnement de cette machine s'opère comme suit:—On laisse échapper le ciseau au même point jusqu'à ce qu'il ait pénétré à un pied au-dessous du plafond, ou à 3 pieds dans le roc solide. La machine est alors avancée de 3 pieds et un autre forage égal en profondeur est pratiqué. Cette opération est répétée à chaque intervalle de 3 pieds.

L'avant du broyeur est maintenu en place par un montant, et les forages sont pratiqués sur un rayon dont le montant de l'arrière sert de centre.

Quand une rangée de forages est achevée, le montant de l'arrière est exhaussé et la drague est avancée de 3 pieds, et la même opération est répétée. Les forages se trouvent ainsi à intervalles de 3 pieds dans toutes les directions.

Le broyeur n'est pas tenu constamment à l'œuvre, mais quand une lisière de roc de trois pieds a été broyée, il faut enlever les pierres détachées avec une drague. Le broyeur est ensuite mis de nouveau à l'œuvre et procède de la même manière jusqu'à ce que la profondeur voulue ait été atteinte. La pénétration moyenne des forages devrait permettre de broyer au moins ⅔ de verge cube pour chaque forage. Avec 7,747 forages nous devions obtenir 5,164 verges cubes de roc broyé pour l'année. Le montant exact sera vérifié, quand le roc aura été broyé jusqu'à la profondeur déterminée, et que des sondages auront été pris.

On a commencé l'exécution des travaux à Victoria le 1er avril 1912 sur le rocher Beaver, lequel existe dans le havre de Victoria entre Songhies-Point et les quais du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, et lequel depuis un grand nombre d'années obstruait le passage des paquebots du chemin de fer du Pacifique-Canadien et des autres bâtiments qui entrent au havre intérieur. Ce rocher a environ 150 pieds de longueur sur 125 pieds de largeur, et on y trouvait 13 pieds d'eau à basse mer dans

les endroits les moins profonds. On a divisé la surface en 25 sections et perforé 1,014 trous de 2¼ pouces; la longueur totale des trous perforés a été de 6,286.75 pieds, et la profondeur moyenne des trous a été de 6·2 pieds. L'étendue de roc qu'on a fait sauter couvrait 13,730 pieds carrés et le volume de roc solide qu'on a fait sauter à une profondeur de 21 pieds, soit à 1 pied au-dessous du plafond, comprenait 2,376 verges cubes. Ces travaux ont entraîné une dépense de $24,972.73, y compris les réparations. Ces opérations dans le tuf balsatique ont été très ardues, et elles n'étaient pas encore achevés à la fin de l'exercice; il restait 10 sections encore à perforer, ce qui équivaut à environ 5,000 pieds carrés.

HAVRE DE VICTORIA.

Les travaux ont consisté en un levé de plans autour de la pointe Ogden, là où le brise-lames est à l'heure qu'il est en cours d'exécution; aussi un levé des plans du havre intérieur jusqu'au pont de la pointe Ellice a été exécuté.

Ces travaux ont été commencés dans le mois d'août et ont été achevés dans le mois de février 1913.

Dépense totale, $6,759.37.

Des forages ont été exécutés dans le havre intérieur et sur l'emplacement des quais projetés à l'intérieur du brise-lames. En tout environ 4,000 forages ont été exécutés dans le but de déterminer la position de récifs faisant obstacle aux améliorations du chenal. Des forages ont été exécutés autour de la pointe Shoal, de l'île Pelly, et dans la baie Ouest; aussi, entre la pointe Songhees et le pont du chemin de fer, afin de déterminer la quantité de roc qu'il faudra enlever pour donner plus d'accommodation à la navigation dans le havre intérieur. Une partie de ces forages ont été exécutés, afin de pouvoir reconnaître les fondations du revêtement en projet, entre la pointe Songhees et le pont du chemin de fer.

Un contrat a été passé avec la firme *Sir John Jackson, limited,* pour la construction d'un brise-lames de 2,500 pieds de longueur à la pointe Ogden, consistant en un ouvrage d'enrochements à crête en béton; mais le 31 mars, l'exécution de cet ouvrage n'avait pas été commencée. Toutefois, beaucoup de travaux préparatoires ont été exécutés; des bâtiments pour les bureaux du personnel ont été érigés, l'installation de l'outillage a été commencée, etc.

Aucune dépense n'avait été encourue relativement à ce contrat le 31 mars 1913. L'ouvrage a été adjugé à prix unitaires représentant la somme d'environ $1,800,000.

Le tableau ci-dessous indique le coût des opérations, des réparations, les quantités de matériaux draguées et le coût par verge cube, relativement au dragage exécuté à la Colombie-Britannique; y compris le coût des opérations et des réparations des remorqueurs, chalands, etc., pour l'exercice se terminant le 31 mars, 1913.

Désignation des machines.	Coût des opérations.	Coût des réparations.	Coût total.	Quantité de matériaux en verges cubes.	Coût par verge.
	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
Ajax	45,945 51	18,271 35	64,216 89	243,870	26 33
Fruhling	36,055 23	11,485 51	47,540 74	928,600	5 11
King-Edward	37,158 05	14,581 35	51,739 40	471,030	10 09
Mud-Lark	29,537 74	8,883 33	38,421 07	109,590	35 06
Mastodon	104,695 94	39,951 05	144,646 99	824,700	17 54
Broyeur de roc *Lobnitz*	16,744 64	4,034 16	20,778 80	5,164	4 02
Machine à forer	14,167 09	805 64	14,972 73	2,376	6 30

WILLIAM-HEAD.

Les travaux énumérés ci-dessous ont été exécutés durant l'exercice 1912-13, au poste de quarantaine en ce lieu.

Des pilots de défense supplémentaires ont été enfoncés, et les feuilles de cuivre sur les pilots de fondement, aux deux quais, ont été renouvelées là où c'était nécessaire. Les bâtisses sur le quai ont été réparées et peinturées. La plate-forme du quai a été en partie renouvelée et les deux abords ont été réparés là où c'était nécessaire.

Les conduits de l'usine de distribution d'eau, à partir du lac jusqu'au poste de quarantaaine, ont été réparés et de nouveaux tuyaux, 250 pieds de longueur en tout, ont été renouvelés avec des tuyaux de bois assujétis avec du fil de fer. Plusieurs fuites s'étaient produites dans les anciens tuyaux.

La route sur le terrain du poste de quarantaine, a été nivelé et les ponceaux ont été réparés et renouvelés là où c'était nécessaire.

La route privée, conduisant du chemin public au poste de quarantaine, a été réparée et un nouveau pont franchissant un ravin a été construit et sa largeur a été augmentée de 14 pieds à 16 pieds.

Le béton de l'ouverture du réservoir a été nettoyé et de nouvelles grilles ont été posées. L'outillage de protection contre le feu au poste de la quarantaine, a été mis en ordre et de nouveaux boyaux ont été achetés pour remplacer les anciens qui étaient usés.

Les travaux ont été commencés le 17 juillet et ont été suspendus le 30 novembre 1912.

Dépense totale, $7,292.53.

WILMER.

Wilmer, est un village situé sur la rivière Colombie, à environ 3 milles au nord de l'endroit où la rivière laisse le lac Windermere, à 82 milles de Golden. Sa population est de 250 âmes. C'est le centre d'un district agricole où se fait la culture des arbres fruitiers.

Des travaux considérables d'irrigations en voie d'exécution dans le voisinage, permettront la culture d'environ 30,000 acres de terre. La rivière Colombie est navigable en ce lieu pendant 7 mois de l'année, et jusqu'à présent le seul bateau faisant escale à Wilmer était obligé d'atterrir sur la berge de la rivière.

Durant l'exercice dernier, autorité a été donnée de construire un quai de 24 pieds par 60 pieds, avec une cale de 8 pieds par 24 pieds à l'extrémité nord.

Les travaux ont été commencés le 5 septembre et poursuivis jusqu'au 17 septembre 1912, quand il a fallu cesser temporairement la construction, afin de faire certains travaux urgents pour l'amélioration de la navigation. Durant le cours de l'exécution de l'ouvrage, le quai principal a été terminé et il ne reste plus que la cale à construire.

Dépense totale pour l'exécution du quai jusqu'à ce jour, $933.

NOUVELLE-ECOSSE.

Drague du Ministère, No. 5, avec Outillage Auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs.cub.	.....	.....	51,952	118,008	66,227	49,608	79,531	28,409	.....	.....	.....	.....	393,735
Espèce de déblais.....	Sab. et vase	.....	.....	Sab. et vase	Sab. et vase	Sab. et vase	Sab. et vase	Sab. et vase	.....	.....	.....	.....	.....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer..	.....	.....	H. M. 355 30	H. M. 450 00	H. M. 420 00	H. M. 382 00	H. M. 490 00	H. M. 235 00					H. M. 2,332 30
Temps pendant lequel on a dragué.....	.....	.....	198 30	340 00	286 00	262 00	390 00	177 00	.....	.....	.....	.....	1,653 30
Nombre de vgs. cubes draguées par heures..	.....	.....	261 72	347 08	231 56	189 34	203 92	160 50	.....	.....	.....	.....	238 12

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires.....	17 50	1,230 33	1,416 00	1,353 91	1,541 89	1,486 18	1,444 70	1,440 76	959 75	.....	.....	.....	10,891 02
Approvisionnement.....	81 25	457 62	439 50	482 22	575 88	506 42	520 00	476 50	233 60	8 00	.....	.....	3,780 99
Charbon.....	.....	.....	1,285 98	1,350 50	994 39	1,232 50	1,534 31	650 29	1,012 59	111 96	.....	.....	8,172 52
Magasins et équipement	105 60	722 42	21 81	228 75	153 30	2,298 60	3,019 46	.....	101 15	.....	.....	.....	6,651 09
Dépenses éventuelles...	.....	26 10	7 65	19 90	8 25	30 95	38 10	.....	24 40	80 85	.....	.....	236 20
Eau.....	.....	78 40	117 60	184 80	168 00	224 00	212 80	246 40	44 80	.....	.....	.....	1,276 80
Pilotage et remorquage.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 00	.....	.....	5 00
Quaiage.....	.....	15 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 00
Loyer de remorqueurs.	.....	.....	.....	150 00	50 00	.....	25 00	25 00	50 00	.....	.....	.....	300 00
Réparat. (com. tous les item) charg. aux rép. des vaiss. du minist..	4,914 61	1,615 60	866 72	527 61	.....	972 85	531 03	862 09	1,232 93	841 00	1,159 14	754 79	14,278 37
Réparations extraord..	2,994 89	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,994 89
Totaux.....	8,113 85	4,145 47	4,155 26	4,297 69	3,491 71	6,751 50	7,325 40	3,701 04	3,659 22	1,046 81	1,159 14	754 79	48,601 88

DÉPENSES FAITES À

—	East River, N.-E —	—	—	—	—	—	—	—
	$ c.							$ c.
Salaires—drague.....	10,891 02	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,891 02
" remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Provisions—drague.....	3,780 99	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,780 99
" remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Combustible—drague.....	8,172 52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,172 52
" remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Magasin et équipement—drague.....	6,651 09	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,651 09
" " remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses éventuelles—Drague.....	236 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	236 20
" " remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Eau—Drague.....	1,276 80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,276 80
" remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage—drague.....	5 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 00
" " remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Quaiage—drague	15 00								15 00
" remorqueurs du ministère									
Réparations—drague	14,278 37								14,278 37
" remorqueurs du ministère									
Réparations extraordinaires—drague	2,994 89								2,994 89
" " remorqueurs du ministère									
Loyer de remorqueurs	300 00								300 00
Dépenses totales, drague	48,601 88								48,601 88
" " remorqueurs du ministère									
" " remorqueurs loués									
Dépenses totales	48,601 88								48,601 88
Verges cubes enlevées	393,735								393,735
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	$0·1234								$·1234
Coût par heure de dragage actuel	$29·393								$29.393
Espèce de matériaux	Sable et vase.								
Ouvrage commencé	1er juin.								
Ouvrage terminé	18 nov.								

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.
	H M		H M		H M		H M		H M		H M		H M		H M	
Temps perdu pour cause d 'orages et de mauvais temps																
" " " de réparations	297 00	12·74													297 00	12·74
" " " d'approvisionnement de charbon	10 00	0·43													10 43	0·43
" " " " d'eau																
" " " de marées et de courants																
" " " de nettoyage du matériel	85 00	3·65													85 00	3·65
" " " " des chaudières																
" " " d'inspection des chaudières																
" " " de congés	50 00	2·15													50 00	2·15
" " " de retard des chalands et des remorqueurs																
" " " de retard dans la réception des ordres																
" " " de remorquage et de préparation de l'ouvrage	68 00	2·92													68 00	2·92
" " " de changement d'ouvrage																
" " " de manque de charbon ou de fournitures	9 00	0·38													9 00	0·38
" " " de brouillard	106 00	4·54													106 00	4·54
" " " de connexion avec les pontons	54 00	2·31													54 00	2·31
" " causes diverses																
Total du temps perdu	679 00	29·12													679 00	29·12
Total du temps pendant lequel on a dragué	1653 30	70·88													1653 30	70·88
" " " " on aurait pu draguer	2332 30	100%													2332 30	100%

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités:—Aucun.

Noms des remorqueurs loués, dates de leurs emploi et localités:—S.S. Hiawatha et Arcadia, 30 avril remorquage de la cale (marine slip) jusqu'au quai du Marché; 21 mai, remorquage à partir du quai du marché jusqu'à l'endroit de chargement; 27 mai, de l'endroit de chargement jusqu'à Stone House Point; 10 août, remorquage de la drague à East River; 24 sept., remorquage de Cantley's Point à Trenton; 28 nov., remorquage de Trenton à Pictou.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 1er juin.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement: à Pictou, N.-E., le 18 novembre.

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Drague du Ministère No. 6, avec Outillage Auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grands totaux.
Déblais enlev., vgs cub.	.....	4,525	9,600	9,900	9,000	8,400	20,300	15,000	.....	.....	.....	.....	76,725
Espèce de déblais	.....	Roc, glaise, gravier.	Billots, lest, glaise, pierres.	Tuf, vase.	Vase, pierres, gravier.	Vase, sable et gravier.	Vase, sable et gravier.	Sable et gravier.	.....	.....	.....	.....	.....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer.		H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.					
Temps pendant lequel on a dragué	.....	160 00	250 00	270 00	270 00	250 00	270 00	240 00	.....	.....	.....	.....	1,710 00
	.....	47 30	115 00	125 00	61 30	38 00	105 00	82 00					574 00
Nombre de verges cubes draguées par heure	.....	95·27	83·48	79·11	146·34	221·05	193·33	182·92					133·67

DETAILS DES DEPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	715 00	715 00	871 33	715 67	716 73	720 00	660 73	482 20	6 00	.....	.....	5,602 66
Approvisionnement	203 40	232 50	225 00	257 55	265 00	329 25	310 00	259 00	108 00	73 00	.....	.....	2,262 70
Charbon	.....	94 88	138 31	237 60	.....	.....	.....	.....	280 15	199 50	.....	.....	950 44
Magasins et équipement	340 57	165 97	.....	4 16	21 73	241 77	.....	22 00	28 59	.....	.....	.....	824 79
Dépenses éventuelles	5 00	.....	.....	.....	.....	29 92	25 00	.....	1 99	23 27	.....	.....	85 18
Eau	.....	76 00	45 00	10 00	.....	.....	.....	.....	20 00	.....	.....	.....	151 00
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17 50	.....	.....	17 50
Loyer des remorqueurs	.....	1,062 50	971 25	3,676 50	1,665 00	1,185 00	1,040 00	1,040 00	495 00	280 00	.....	.....	11,415 25
Réparat. (comp. tous les item charg. aux rép, des vais. du ministère	1,387 35	562 42	484 88	638 23	180 95	.....	343 75	.....	399 25	365 87	381 74	382 50	5,126 94
Réparationse extraord.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	69 18	.....	69 18
Totaux	1,936 32	2,909 27	2,579 44	5,695 37	2,848 35	2,502 67	2,438 75	1,981 73	1,815 18	965 14	450 92	382 50	26,505 64

DÉPENSES FAITES À

—	N.S. Steel & Coal Co. Wharf.	McKay's Point.	McDonald's	Ore Pier et Ballast Wharf.	Port-Hawkesbury.	Little Bras d'Or.	Alder-Point.	North Sydney.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires—drague	117 36	390 20	68 46	255 68	1,906 10	331 52	2,268 24	265 10	5,602 66
" remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	180 18	1,227 60	141 10	1,548 88
Provisions—drague	52 92	145 53	26 46	132 40	516 36	237 32	887 41	264 30	2,262 70
" remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	19 04	129 85	15 42	164 31
Combustible—drague	22 24	61 16	11 12	55 60	217 40	99 90	371 85	111 17	950 44
" remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	57 72	389 76	42 36	489 82
Magasins et équipement—drague	20 28	54 02	10 64	49 20	179 37	88 12	325 48	97 68	824 79
" remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	96 94	675 12	180 38	852 44
Dépense éventuelles—drague	2 40	5 50	1 30	5 03	19 50	8 82	32 83	9 80	85 18
" remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	6 01	36 40	4 94	47 35
Eau—drague	3 60	9 90	1 70	8 80	34 30	15 80	59 30	17 60	151 00
" remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	6 32	42 49	5 84	54 65
Pilotage et remorquage—drague	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" remorqueur du ministere	.....	.....	.....	.....	.....	18 70	115 36	14 54	148 60

Quaiage—drague	.....	.....	.....	.....	17 50	.....	.....	.....	17 50
" remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Réparations—drague	109 65	381 20	62 62	173 09	2,122 37	205 72	1,930 69	141 51	5,126 94
" remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	135 31	932 02	119 76	1,187 09
Réparations extraordinaires—drague	1 60	4 40	1 80	4 00	15 60	7 00	26 80	7 98	69 18
" " remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	247 21	795 20	139 16	516 88	3,977 50	575 92	4,812 16	351 22	11,415 25
Dépenses totales,—drague	577 26	1,847 20	323 26	1,200 68	9,006 00	1,570 12	10,714 76	1,266 36	26,505 64
" " remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	520 20	3,548 60	424 34	4,493 14
" " remorqueurs loués	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses totales	577 26	1,847 20	323 26	1,200 68	9,006 00	2,090 32	14,263 36	1,690 70	30,998 78
Verges cubes enlevées	325	5.100	1,200	2,800	13,800	5,800	44.600	3,100	76,725
Coût par heure du drazage actuel	$1·776	$·362	$·269	$·429	$·652	$·360	$·319	$·545	$·4040
Coût par verge cube (calculé d'ap. la dépen. totale	$46·180	$46·180	$46·180	$46·180	$46·185	$61·480	$61·480	$61·480	$54·004
Espèce de matériaux	Roc.....	Glaise.....	Billots, lest...	Billots, lest...	Tuf.....	Vase, gravier, sable.	Vase, gravier, sable.	Vase, pierres.....	.....
Ouvrage commencé	14 mai.....	27 mai.....	4 j in.....	5 juin.....	17 juin.....	30 juil.—3 août.	5—10 août.	28 août.....	.....
Ouvrage terminé	18 mai.....	1er juin.....	4 juin.....	10 juin.....	16 juillet.....	9—14 sept.....	17 sept.—25 29—25 nov....	31 août.....	.....

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURE.

	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauv. temps	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14 30	15·11	14 00	3·59	91 00	50·41	279 00	41·21	40 00	20 52	438 30	25·63
" " " de réparations	.....	.....	13 30	12·21	.....	.....	15 30	16·14	19 40	5·03	.....	.....	20 15	2·99	60 00	30·76	128 55	7·53
" " " d'approv. de charbon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35 00	8·96	5 00	2·77	66 20	9·79	.....	.....	106 20	6·21
" " " d'approvisionnem. d'eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de marées et de courants	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de nettoyage du matériel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " " des chaudières	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " d'inspection des chaudière	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de congés	.....	.....	.....	.....	10 00	58·82	.....	.....	10 00	2·56	.....	.....	10 00	1·47	20 00	10·26	50 00	2·92
" " " de retards des chalands et des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7 40	1·95	20 30	11·36	41 00	6·06	3 30	1·79	72 40	4 25
" " " de retards dans la réception des ordres	20 00	46·18	20 00	18·10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40 00	2·33
" " " de remorquage et de préparation à l'ouvrage	.....	.....	10 00	9·05	.....	.....	.....	.....	78 00	19·99	.....	.....	.....	.....	.....	88 00	.....	5·14
" " " de changement d'ouvrage	.....	.....	23 00	20·81	.....	.....	34 00	35·42	.....	.....	.....	.....	20 30	3·03	44 00	22·57	121 30	7·10
" " " de manque de charbon ou de fourniture	.....	.....	4 00	3·63	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30 00	16·62	.....	.....	.....	.....	30 00	1·81
	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 00	0·23
" " " de connex. avec les pontons	10 50	24·97	.....	.....	.....	.....	6 00	6·25	31 20	8 00	.....	.....	8 00	1·18	.....	.....	56 10	3·28
Total du temps perdu	30 50	71·15	70 30	63·80	10 00	58·82	70 00	72·92	195 40	50·08	146 30	81·16	445 00	65·73	167 30	85·90	1136 00	66·43
" " pendant lequel on a dragué	12 30	28·85	40 00	36·20	7 00	41·18	26 00	27·08	195 00	49·92	34 00	18·84	232 00	34·27	27 30	14·10	574 00	33·57
" " " " aurait pu drag.	43 20	100	110 30	100	17 00	100	96 00	100	390 40	100	180 30	100	677 00	100	195 00	100	1710 00	100

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Sogenade», du 26 août au 16 novembre, à Petit-Bras-d'Or, Alder-Point, North-Sydney.

Noms des remorqueurs loués, dates de leur emploi et localités: «E. M. Cates», du 29 avril au 3 sept.; «Boonton», du 23 mai au 9 décembre; «Nelson», du 15 au 21 août et du 25 nov. au 9 déc.; au quai N. S. Steel & Coal Co., à McKay's Point, McDonald Ore Pier, Ballast, Port-Hawkesbury, Petit-Bras-d'Or, Alder-Point, North-Sydney; remorqueur «H. L. M. Paint», 11 et 12 juin, remorquage de Baddeck à Hawkesbury; «Douglas H. Thomas», 23 et 24 mai, North-Sydney à Baddeck et retour; remorqueur «Canso», 3 au 12 décembre, Alder-Point à Hawkesbury; remorqueur «Lisgar», 11 décembre, assistance.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 14 mai.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement a Hawkesbury, N.-E.: 28 nov.

Remarques: Le temps perdu à Alder-Point est dû à la position très exposée de l'ouvrage. Le temps perdu à North-Sydney, au quai de l'Intercolonial a eu pour cause la rupture de l'estacade de la drague; les réparations furent exécutées du 11 au 27 août.

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Drague du Ministère, No. 7, et Outillage Auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grands totaux.
Déb. enlevés, vgs. cub.	5,225	14,835	15,400	16,000	18,300	10,300	12,900	10,300	3,900	.....	.....	.....	107,160
Espèce de déblais.....	Vase, bran de scie.	Vase bran de scie.	Vase bran de scie.	Vase bran de scie.	Vase, bran de scie.	Vase, bran de scie.	Vase, bran de scie.	Vase, bran de scie.	Vase, bran de scie.	.....	.....	.....	.....
	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.				H. M.
Temps pendant lequel on aurait pu draguer..	100 00	270 00	250 00	270 00	270 00	250 00	270 00	260 00	150 00	.....	.....	.....	2,090 00
Temps pend. leq.on a d.	63 00	147 05	154 45	174 50	198 25	102 30	151 25	126 40	61 20	.....	.....	.....	1,180 00
Nombre de vgs. cebes dragguées par heure....	82·94	100·35	99·52	91·52	92·23	100·48	85·19	81·32	63·59	.....	.....	.....	90·81

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires.....	.....	782 00	782 00	782 00	783 67	786 38	782 00	776 56	781 40	.....	387 00	.....	6,643 01
Approvisionnement.....	36 04	307 46	190 05	199 95	199 50	180 00	186 00	180 00	186 00	.....	105 00	.....	1,770 00
Charbon.....	209 00	248 00	312 00	320 00	324 30	293 20	348 25	319 00	277 50	.....	.....	.....	2,651 25
Magasins et équipement	9 75	1,029 57	53 98	64 34	170 26	185 77	.....	77 62	436 72	.....	.....	.....	2,028 01
Dépenses éventuelles...	.....	25 66	6 00	4 20	5 40	5 10	7 80	15 75	27 56	.....	.....	.....	97 47
Eau.....	3 12	3 75	7 50	8 00	.....	28 00	.....	9 75	7 50	.....	.....	.....	67 62
Pilotage et remorquage.	.....	333 55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	333 55
Quaiage.....	.....	.....	.....	.....	.....	75 00	.....	15 00	15 00	.....	.....	.....	105 00
Loyer des remorqueurs.	630 00	1,170 00	1,080 00	1,170 00	1,215 00	1,080 00	1,170 00	1,170 00	.....	1,125 00	.....	.....	9,810 00
Répara. (comp. tous les item charg. aux rép. des vaiss. du minist.	806 92	3,858 24	556 88	394 02	1,207 75	.....	160 08	409 93	.....	556 93	296 00	495 50	8,742 25
Réparations extraord...	224 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	224 00
Totaux.....	1,918 83	7,758 23	2,988 41	2,942 51	3,905 88	2,633 45	2,654 13	2,973 61	1,731 68	1,681 93	788 00	495 50	32,472 16

DÉPENSES FAITES A

—	Liverpool, N.-E.									
	$ c.									$ c.
Salaires—drague.....	6,643 01	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,643 01
" —remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Provisions—drague.....	1,770 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,770 00
" remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Combustible—drague.....	2,651 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,651 25
" remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Magasins et équipement —drague.....	2,028 01	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,028 01
" " remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses éventuelles—drague.....	97 47	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	97 47
" " remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Eau—drague.....	67 62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	67 62
" remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage—drague..	333 55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	333 55
" " remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Quaiage—drague	105 00									105 00
" remorqueurs du ministère										
Réparations—drague	8,742 25									8,742 25
" remorqueurs du ministère										
Réparations extraordinaires—drague	224 00									224 00
" " remorqueurs du ministère										
Loyer des remorqueurs	9,810 00									9,810 00
Dépenses totales—drague	32,472 16									32,472 16
" " remorqueurs du ministère										
" " remorqueurs loués										
Dépenses totales	32,472 16									32,472 16
Verges cubes enlevées	107,160									107,160
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	·3030									·3030
Coût par heure du dragage actuel	27·510									27·510
Espèce de matériaux	Vase, et bran de scie.									
Ouvrage commencé	19 avril									
Ouvrage terminé	18 déc									

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H. M.	% du total.		% du total.		% du total		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	301 00	14·41													301 00	14·41
" " " de réparations	262 05	12·57													262 05	12·57
" " " d'approvisionnements de charbon	10 40	·51													10 40	·51
" " " " d'eau																
" " " de marées et de courants	130 25	6·25													130 25	6·25
" " " de nettoyage du matériel																
" " " " des chaudières																
" " " d'inspection des chaudières	10 00	·47													10 00	·47
" " " de congés	50 00	2·39													50 00	2·39
" " " de retards des chalands et des remorqueurs																
" " " de retards dans la réception des ordres																
" " " de remorquage et de préparat. à l'ouv.	10 00	·47													10 00	·47
" " " de changement d'ouvrage	77 20	3·70													77 20	3·70
" " " de manque de charbon ou de fourniture																
" " " de brouillard	14 00	·66													14 00	·66
" " " non mentionnée	8 00	·38													8 00	·38
" " " diverse	36 30	1·74													36 30	1·74
Total du temps perdu	910 00	43·55													910 00	43·55
" " pendant lequel on a dragué	1180 00	56·45													1180 00	56·45
" " " " aurait pu draguer	2090 00	100·00													2090 00	100·00

Noms des remorqueurs de ministère employés, dates de leur emploi et localité—Aucun.
Noms des remorqueurs loués: dates de leur emploi et localités: remorqueur «Delbert D.»,du 15 avril au 31 décembre, (Liverpool, N.-E.).
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 19 avril.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Liverpool, N.-E.: 18 déc.
Remarques: La drague fut arrêtée du 25 mai au 6 juin par un arbre de couche brisé et du 2 au 10 sept. pour réparations aux chaudières. Une somme considérable de temps fut perdu au cours de décembre, à cause du mauvais temps.

NOUVELLE-ECOSSE—*Fin.*

Drague du Ministère, No. 8, avec Matériel Auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grands. totaux.
Déblais enlev.,vgs. cub.	.....	700	3,280	4,200	2,080	4,400	6,875	4,750	.....	.....	.....	.....	26,285
Espèce de déblais	.....	Vase.	Vase.	Vase.	Vase.	Sable durci.	Sable fin.	Sable fin.					
		H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.					H. M.
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	60 00	250 00	270 00	270 00	250 00	270 00	200 00	.....	.....	.....	.....	1,570 00
Temps pend. leq.on a d.	.....	14 00	68 30	90 30	50 00	145 00	197 00	141 00	.....	.....	.....	.....	706 00
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	50·00	47·88	46·40	41·60	30·34	34·89	33·69	.....	.....	.....	.....	37·23

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c
Salaires	13 50	548 64	560 00	554 44	530 00	560 00	560 00	560 00	341 09	.....	.....	.....	4,257 67
Approvisionnement	68 66	177 00	180 00	176 00	186 00	180 00	186 00	180 00	92 00	43 00	.....	.....	1,468 66
Charbon	21 39	58 69	.....	54 25	57 19	222 00	.....	59 79	.....	.....	.....	.....	473 31
Magasins et équipement	99 54	79 67	45 75	324 77	13 51	128 02	.....	112 27	.....	.....	.....	.....	803 53
Dépenses éventuelles	.....	8 45	11 65	.....	31 10	.....	5 16	.....	10 20	4 14	.....	29 00	99 70
Eau	.....	.....	.....	.....	20 00	15 00	.....	35 00	.....	.....	.....	.....	70 00
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	35 00	.....	.....	.....	.....	.....	10 00	.....	.....	.....	.....	45 00
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	55 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 00
Répart. (comp. tous les item) charg. aux rép. des vaiss. du minist.	442 11	.....	345 37	108 49	492 30	.....	.....	.....	.....	49 98	260 00	261 50	1,959 75
Réparations extraord.	.....	1,034 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	215 00	.....	.....	1,249 50
Totaux	645 20	1,941 95	1,142 77	1,272 95	1,360 10	1,105 02	751 16	957 06	443 29	312 12	260 00	290 50	10,482 12

DÉPENSES FAITES À:

—	Picton, quai de l'Intercolonial.	Picton quai Abercrombie	— Chenal Sonora	—	—	—	—	— Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.					$ c.
Salaires—drague	500 45	844 69	2,912 53	.....	.....	.....	.....	4,257 67
" remorqueurs du ministère	483 55	815 64	2,814 01	.....	.....	.....	.....	4,113 20
Provisions—drague	172 70	291 32	1,004 64	.....	.....	.....	.....	1,468 66
" remorqueurs du ministère	92 56	324 80	1,119 62	.....	.....	.....	.....	1,636 98
Combustible—drague	55 64	93 86	323 81	.....	.....	.....	.....	473 31
" remorqueurs du ministère	125 57	211 82	731 27	.....	.....	.....	.....	1,068 66
Magasin et équipement—drague	94 63	158 66	550 24	.....	.....	.....	.....	803 53
" " remorqueurs du ministère	109 80	185 22	639 30	.....	.....	.....	.....	934 32
Dépenses éventuelles—drague	11 76	19 74	68 20	.....	.....	.....	.....	99 70
" " remorqueurs du ministère	44 23	74 62	257 17	.....	.....	.....	.....	376 02
Eau—drague	8 27	13 87	47 86	.....	.....	.....	.....	70 00
" remorqueurs du ministère	.....	60	.....	.....	.....	.....	.....	60
Pilotage et remorquage—drague	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " remorqueurs du ministère	13 11	22 12	76 27	.....	.....	.....	.....	111 50

Quaiage—drague	35 00	.....	10 00	.....	.....	.....	.....	45 00
" remorqueurs du ministère	.....	25 60	10 00	.....	.....	.....	.....	35 60
Réparations—drague	155 68	409 26	1,394 81	.....	.....	.....	.....	1,959 75
" remorqueurs du ministère	261 57	413 62	1,511 22	.....	.....	.....	.....	2,186 41
Réparations extraordinaires—drague	147 75	247 80	853 95	.....	.....	.....	.....	1,249 50
" " remorqueurs du ministère	93 79	158 20	544 54	.....	.....	.....	.....	796 53
Loyer des remorqueurs	50 00	.....	5 00	.....	.....	.....	.....	55 00
Dépenses totales, drague	1,231 88	2,079 20	7,171 04	.....	.....	.....	.....	10,482 12
" " remorqueurs du ministère	1,324 18	2,232 24	7,703 40	.....	.....	.....	.....	11,259 82
" " remorqueurs loués	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses totales	2,556 06	4,311 44	14,874 44	.....	.....	.....	.....	21,741 94
Verges cubes enlevées	3,980	6,280	16,025	.....	.....	.....	.....	26,285
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	$0·6422	$0·6865	$0·9282	.....	.....	.....	.....	?0·8272
Coût par heure du dragage actuel	$30·796	$30·796	$30·796	.....	.....	.....	.....	?30·796
Espèce de matériaux	Vase.	Vase.	Sable dur.	.....	.....	.....	.....	.....
Ouvrage commencé	25 mai.	2 juillet.	6 sep.	.....	.....	.....	.....	.....
Ouvrage terminé	27 juin.	17 août.	23 nov.	.....	.....	.....	.....	.....

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	101 30	29·43	3 00	0·58	47 00	6·57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	151 30	9·66
" " " de réparations	46 00	13·26	240 00	47·08	15 00	2·09	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	301 00	19·12
" " " d'approvisionnement de charbon	.....	.....	10 00	2·00	5 00	0·69	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 00	0·96
" " " " d'eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de marées et de courants	71 30	20·60	19 00	3·76	24 00	3·35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	114 30	7·29
" " " de nettoyage du matériel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " " des chaudières	.....	.....	.....	.....	10 00	1·40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 00	0·64
" " d'inspectiion des chaudières	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de congés	20 00	5·78	.....	.....	10 00	1·40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30 00	1·91
" " " de retards des chalands	6 00	1·73	.....	.....	46 00	6·45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	52 00	3·31
" " " de retards des chalands et des remorq.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de retards dans la réception des ordres	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de remorquage et de préparation de l'ouv.	18 00	5·20	96 00	19·00	70 00	9·78	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	184 00	11·73
" " " de changement d'ouvrage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de manque de charbon ou de fournitures	.....	.....	.....	.....	5 00	0·69	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 00	0·3
" " " de brouillard	.....	.....	.....	.....	1 00	0·12	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 00	0·8
" " " diverse	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total du temps perdu	263 00	76·00	368 00	72·42	233 00	32·54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	864 00	55·03
" " pendant lequel on a dragué	83 00	24·00	140 00	27·58	483 00	67·46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	706 00	44 97
" " " " aurait pu draguer	346 00	100·00	508 00	100·00	716 00	100·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1570 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Lisgar», employé du 25 mai au 27 juin, au quai de l'Intercolonial à Picton, du 2 au 17 juillet, au quai Abercrombie; du 6 au 23 novembre, à Sonora et à Hawkesbury jusqu'au 28 novembre. Le remorqueur «Canso» du 25 novembre au 2 décembre, pour remorquer la drague de Sonora à Hawkesbury.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Hiawatha», pour remorquer la drague et les chalands dans le hâvre, de mai au 24 juillet.

Date à laquelle la drague a commncé son travail: 25 mai.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Hawkesbury, N.-E.: 25 novembre.

Remarques: La drague a été arrêtée du 31 mai au 8 juin, par un accident survenu aux coussinets de la table tournante; et du 15 juillet au 10 août par un accident aux coussinets de la grue. La drague a été démantelée, remorquée à Sonora et munie d'une nouvelle roue dentée du 19 août au 7 septembre.

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Drague du Ministère, No. 9, avec Matèriel Auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grands totaux.
Déblais enlevés, vgs cub..	.....	7,078	11,100	9,000	12,500	4,700	23,600	15,400	7,200	1,600	.....	.....	92,178
Espèce de déblais.....	.....	Sable.	Sable.	Vase et glaise.	Sable et vase.	Vase.	Vase.	Vase.	Glaise à brique.	Glaise et gravier.	.....	.....	.....
		H. M.	H. M.	H. M.	H. M..	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.			H. M.
Temps pendant lequel on aurait pu draguer.....	.....	190 00	250 00	270 00	270 00	250 00	270 00	260 00	260 00	60 00	.....	.....	2,080 00
Temps pend. leq. on a dr.	.....	157 30	163 00	181 00	178 00	59 00	230 00	158 00	103 00	30 30	.....	.....	1,260 00
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	44·93	68·09	49·72	70·22	79·66	102·61	97·46	69·90	52·46	.....	.....	73 16

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires.....	.....	518 54	544 50	545 00	562 00	545 00	545 00	588 20	581 00	.....	.....	.....	4,429 24
Approvisionnement.....	.....	167 50	175 50	186 00	192 87	180 00	186 00	180 00	186 00	173 00	.....	.....	1,626 87
Charbon.....	.....	187 65	271 15	176 96	313 00	174 60	228 84	222 53	308 40	51 73	.....	.....	1,937 86
Magasins et équipement	118 63	104 43	87 47	100 25	193 95	10 09	131 74	41 80	130 63	25 40	.....	.....	944 39
Dépenses éventuelles...	8 70	25 05	.....	.....	8 60	40 58	27 05	.....	6 35	16 00	.....	10 67	143 00
Eau.....	.....	13 50	20 50	25 00	34 00	32 00	19 00	20 00	16 00	.....	.....	.....	180 00
Pilotage et remorquage.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16 40	.....	.....	.....	.....	16 40
Quaiage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs.	.....	350 00	575 00	.....	675 00	1,000 00	600 00	1,300 00	625 00	312 50	.....	.....	5,637 50
Rép. (co. tous les items) ch. aux rép. des vaiss. du ministère.....	826 12	.....	10 74	.....	89 01	881 47	.....	140 03	211 43	521 96	499 49	340 76	3,521 01
Répar. extraordinaires.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,250 00	.....	1,250 00
Totaux.....	953 45	1,566 67	1,637 86	1,033 21	2,068 43	2,863 74	1,737 63	2,508 96	2,064 81	1,100 59	1,749 49	351 43	19,686 27

DÉPENSES FAITES A

—	Hâver de Souris.	Rivière Montague.	Hâvre de Georgetown.					Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires—drague.....	2,562 43	1,391 94	474 87	.....	.....	.....	.....	4,429 24
" remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Provisions—drague.....	947 70	514 80	164 37	.....	.....	.....	.....	1,626 87
" remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Combustible—drague.....	1,112 37	605 88	219 61	.....	.....	.....	.....	1,937 86
" remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Magasin et équipment—drague.....	546 75	290 00	107 64	.....	.....	.....	.....	944 39
" " remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses éventuelles—drague.....	80 20	39 60	23 20	.....	.....	.....	.....	143 00
" " remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Eau—drague.....	102 00	55 50	22 50	.....	.....	.....	.....	180 00
" remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage —drague.....	.....	16 40	.....	.....	.....	.....	.....	16 40
" " remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires —drague	2,052 29	1,118 24	350 48					3,521 01
" " remorqueurs du minisèret								
Réparations—drague	721 70	392 00	136 30					1,250 00
" irmorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	3,272 83	1,770 12	594 55					5,637 50
Dépenses totales, drague	11,398 27	6,194 48	2,093 52					19,686 27
" " remorqueurs du ministère								
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	11,398 27	6,194 48	2,093 52					19,686 27
Verges cubes enlevées	40,278	44,500	7,400					92,178
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépenses totale)	$·2829	$·1392	$·2829					$·2135
Coût par heure du dragage actuel	$15·624	$15·623	$15·623					$15·623
Espèce de matériaux	Sable.	Sable.	Sable et vase.					
Ouvrage commencé	10 mai.è	26 sept. et 10 déc.	27 nov. et 14 déc.					
Ouvrage terminé	4 sept.	23 nov.—12 déc.	5 déc.--6 janv.					

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

		% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H M.	% du total	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et demauvais temps	36 00	3·49	28 00	3·74	64 00	21·80									—		128 00	6·16
" " " de réparations	80 00	7·68	14 30	1·94	8 00	2·80											102 30	4·93
" " " d'approvisionnement de charbon	38 30	3·69	35 00	4·76													73 30	3·53
" " " " d'eau																		
" " " de marées et de courants	8 30	·79															8 30	·40
" " " de nettoyage du matériel																		
" " " " des chaudières																		
" " " d'inspection des chaudières	10 00	·98															10 00	·48
" " " de congés	40 00	3·88	10 00	1·33	20 00	6·95											70 00	3·37
" " " de retards des chalands et des remorq																		
" " " de retards dans la réception des ordre	11 00	·98															11 00	·52
" " " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage																		
" " " de changement d'ouvrage	1 00	·10	210 00	28·15	42 00	14·43											253 00	12·16
" " " de manque de charbon ou de fournitures																		
" " " de brouillard	3 00	·28															3 00	·14
" " " diverses	84 00	8·08	51 30	6·90	25 00	8·63											160 30	7·73
Total du temps perdu	312 00	29·95	349 00	46·82	159 00	54·61											820 00	39·42
Total du temps pendant lequel on a dragué	729 30	70·05	396 30	53·18	134 00	45·39											1260 00	60·58
" " " " aurait pu draguer	1041 30	100·00	745 30	100·00	293 00	100·00											2080 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employé, dates de leur emploi et localités: Aucun.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «F. M. Batt», du 7 mai au 9 sept., du 27 nov. au 6 janvier. Remorqueur «Pékin», remorquage à Pictou pour réparations du 9 au 10 sept; retour à Montague le 18 sept.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 10 mai.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Georgetown, le 6 janvier 1913.

Remarque: La drague fut remorquée à Pictou pour y être peinturée et réparée et remorquée à Montague, du 5 au 24 septembre.

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—*Suite.*

Drague du Ministére, No. 10, avec Outillage Auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grands totaux.
Déblais enlevés, vgs c.	.....	6,204	9,250	8,400	8,450	8,225	8,650	7,575	.....	.....	.....	.....	56,054
Espèce de déblais	.....	Vase molle.	Vase molle.	Vase molle et sable.	Vase et sable.	Vase et sable.	Vase molle.	Vase, sab. et arg. à briq.					
		H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.					H. M.
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	190 00	250 00	270 00	270 00	250 00	270 00	260 00	.....	.....	.....	.....	1,760 00
Temps pendant lequel on a dragué	.....	127·30	141·00	108·45	156·20	122·30	108·20	106·35	.....	.....	.....	.....	871 00
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	48·66	65·60	77·23	54·05	67·14	79·84	71·07	.....	.....	.....	.....	65·15

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	697 50	914 51	515 50	505 00	575 00	581 53	572 50	582 57	492 43	.....	.....	.....	5,436 54
Approvisionnement	30 00	158 00	169 50	54 14	178 34	171 40	170 50	167 75	156 10	70 00	.....	.....	1,325 73
Charbon	.....	88 65	77 73	170 50	65 27	63 23	.....	119 70	74 71	27 45	.....	.....	68724
Magasins et équipement	32 25	472 45	.....	30 00	307 26	5 00	24 00	166 15	145 27	290 63	.....	.....	1,473 01
Dépenses éventuelles	.....	21 41	.....	.....	6 00	21 57	.....	15 93	90	.....	.....	.....	65 81
Eau	4 00	3 00	.....	35 00	.....	.....	3 81	.....	10 00	40 00	.....	.....	95 81
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9 00	.....	.....	9 00
Quaiage	.....	15 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 00
Loyer des remorqueurs	.....	475 00	625 00	650 00	600 00	.....	600 00	660 00	650 00	25 00	.....	.....	4,285 00
Rép. (compren. tous les items) charg. aux rép. des vaiss. du minist.	316 17	237 72	124 31	18 69	149 08	.....	42 61	156 39	554 85	348 19	365 75	428 22	2,741 98
Répar. extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	1,079 92	2,385 74	1,512 04	1,463 33	1,880 95	842 73	1,413 42	1,868 49	2,084 26	810 27	365 75	428 22	16,135 12

DÉPENSES FAITES A

——	Quai Southport.	Quai Asylum.	Quai Hickey.	Mount Stewart.				Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Salaires—drague	1,672 32	2,162 80	350 44	1,250 98	.....	.....	.....	5,436 54
" remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Provisions—drague	407 36	524 40	85 12	308 85	.....	.....	.....	1,325 73
" remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Combustible—drague	211 72	272 55	44 14	158 83	.....	.....	.....	687 24
" remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Magasin et équipement—drague	452 92	583 05	94 64	342 40	.....	.....	.....	1,473 01
" " remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses éventuelles—drague	21 44	27 60	4 48	12 29	.....	.....	.....	65 81
" " remorqueurs du ministè.re	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Eau—drague	29 48	37 95	6 16	22 22	.....	.....	.....	95 81
" remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage—drague	.....	.....	.....	9 00	.....	.....	.....	9 00
" " remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Quaiage—drague	15 00							15 00
" remorqueurs du ministère				711 94				
Réparations—drague	849 93	1,103 20	76 91					2,741 98
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague								
" " " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	1,318 50	1,679 40	375 50	911 60				4,285 00
Dépenses totales, drague	4,978 67	6,390 95	1,037 39	3,728 11				16,135 12
" " remorqueurs du ministère								
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	4,978 67	6,390 95	1,037 39	3,728 11				16,135 12
Verges cubes enlevées	15,454	3,750	4,750	32,800				56,754
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	$0·3222	$1·704	$0·2184	$0·1137				$0·2843
Coût par heure du fdragage actuel	$18·525	$18·525	$18·524	$18·524				$18·524
Espèce de matériaux	Vase molle.	Vase molle.	Vase et sable.	Vase molle, sable et glaise.				
Ouvrage commencé	10 mai	2 juillet	16 juillet	1er août				
Ouvrage terminé	28 juin	12 juillet	29 juillet et 30 nov.	29 nov				

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H. M.	% pu total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	43 00	9·93	56 00	7·50	20 30	12·15	21 30	5·24							141 00	8·00
" " " de réparations	46 55	10·82	7 30	1·00			10 00	2·44							64 25	3·66
" " " d'approvisionnement de charbon	16 00	3·70	20 00	2·67	7 00	4·14									43 00	2·44
" " " " d eau																
" " " de marées et de courants	23 30	5·42	234 45	31·41	60 45	36·00	137 55	33·58							456 55	25·95
" " " de nettoyage du matériel																
" " " " des chaudières																
" " " d'inspection des chaudières			20 00	2·68											20 00	1·14
" " " de congés	20 00	4·61	10 00	1·34			10 00	2·44							40 00	2·28
" " " de retards des chalands et des remorqueurs																
" " " de retards dans la réception des ordres																
" " " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage																
" " " de changement d'ouvrage	9 30	2·20	19 00	2·54	21 30	12·74	30 00	7·30							80 00	4·56
" " " de manque de charbon ou de fournitures																
" " " diverses	5 45	1·32	34 55	4·68	3 00	1·79									43 40	2·48
Total du temps perdu	164 40	38·00	402 10	53·82	112 45	66·82	209 25	51·00							889 00	50·51
Total du pendant lequel on a dragué	268 45	62·00	345 00	46·18	56 00	33·18	201 15	49·00							871 00	49·49
" " " aurait pu draguer	433 25	100·00	747 10	100·00	168 45	100·00	410 40	100·00							1760 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère emplotyés, dates de leur emploi et localités: Aucun.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Islander», du 10 mai au 28 juin, au quai Southport; du 2 au 12 juillet, au quai Asylum; du 16 juillet au 20, et le 30 nov. à Mount Stewart. Remorqueur «F. M. Batt», du 22 au 29 juillet au quai Hickey, et du 1er au 30 août à Mount Stewart.

Dates à laquelle la drague a commencé son travail: le 10 mai.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Charlottetown, I.-P.-É.: le 30 nov.

Remarques: La drague a perdu un temps considérable au cours de la saison parce que le chenal n'était pas assez profond, à marée basse, pour les chalands.

ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—*Fin.*

Drague du Ministère, No. 11, avec Outillage Auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grands totaux.
Déblais enlev., vgs. cub.	.....	921	945	4,231	4,650	2,600	3,600	4,350	650	.....	.....	.....	21,947
Espèce de déblais	.....	Sable et Glaise.	Sable et pierres.	Sable, pierres et grav.	Sable, glaise et gravier.	Sable et pierres.	Glaise et gravier.	Pierres, vase et gravier.	Vase.	.....	.....	.....	.....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	H. M. 110 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 270 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 260 00	H. M. 60 00	.....	.....	.....	H. M. 1,740 00
Temps pen. leq. on a dr.	.....	86 30	69 30	170 00	172 00	87 00	127 00	130 30	21 00	.....	.....	.....	863 30
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	10 64	13 59	24·88	27·03	29·88	28·34	33·33	30·95	.....	.....	.....	25·416

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ cts.
Salaires	216 59	653 37	385 41	421 50	418 05	417 16	498 00	430 00	446 99	.....	.....	.....	3,887 07
Approvisionnement	35 50	97 25	116 50	125 25	124 00	129 50	139 50	135 00	113 00	.....	.....	.....	1,015 50
Charbon	105 16	222 03	.....	.....	348 75	16 50	50 88	6 00	.....	.....	.....	.....	749 32
Magasins et équipement	.....	277 82	80 10	73 21	5 21	57 00	18 50	24 99	179 12	54 12	.....	.....	770 07
Dépenses éventuelles	.....	16 70	21 14	11 01	16 77	28 15	42 55	.....	4 87	22 20	6 10	.....	169 49
Eau	.....	3 60	2 20	15 50	15 50	14 00	13 00	.....	9 00	.....	.....	.....	72 80
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	6 00	14 00	10 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30 00
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	400 00	1,118 00	656 00	675 00	.....	152 00	1,325 00	875 00	255 00	.....	.....	5,456 00
Rép. (comp. to. les items) ch. aux rép. des v. du mi.	695 58	291 84	.....	.....	110 57	3 00	.....	44 48	109 95	223 11	411 96	.....	1,890 49
Réparations extraord.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	1,052 83	1,962 61	1,723 35	1,308 47	1,727 85	675 31	914 43	1,965 47	1,737 93	554 43	418 06	.....	14,040 74

DÉPENSES FAITES A:

——	Summerside Queen W.	Miminegash Brise-lames.	Tignish Brise-lames.	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires—drague	477 04	1,759 46	1,650 57	.....	.....	.....	.....	3,887 07
" remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Provisions—drague	125 08	461 38	429 04	.....	.....	.....	.....	1,015 50
" remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Combustible—drague	91 19	364 03	294 10	.....	.....	.....	.....	749 32
" remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Magasin et équipement—drague	95 40	351 90	322 77	.....	.....	.....	.....	770 07
" " remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses éventuelles—drague	19 08	70 38	80 03	.....	.....	.....	.....	169 49
" " remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Eau—drague	8 48	34 28	30 04	.....	.....	.....	.....	72 80
" remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage—drague	.....	15 00	15 00	.....	.....	.....	.....	30 00
" " remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	246 44	838 43	805 62					1,890 49
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	669 00	2,471 00	2,316 00					5,456 00
Dépenses totales, drague	1,731 71	6,365 86	5,943 17					14,040 74
" " remorqueurs du ministère								
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	1,731 71	6,365 86	5,943 17					14,040 74
Verges cubes enlevées	1,201	9·546	11·200					21·947
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	$1·4418	$·6669	$·5306					$63·98
Coût par heure du dragage actuel	$16·260	$16·260	16·260					$16·26
Espèce de matériaux	Vase, glaise...	Vase, glaise et gravier.	Vase, glaise et gravier.					
Ouvrage commencé	20 mai	20 juin	7 sept					
Ouvrage terminé	6 juin	27 août	7 déc					

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	25 00	12·50	125 30	17·92	314 30	37·45									465 00	26·73
" " " de réparations	17 30	8·75	44 30	6·36	48 00	5·75									110 00	6·32
" " " d'approvisionnement de charbon	10 00	5·00	10 00	1·43	13 00	1·55									33 00	1·90
" " " " d'eau																
" " " de marées et de courants			74 00	10·58	28 00	3·35									102 00	5·85
" " " de nettoyage du matériel																
" " " " des chaudières																
" " " d'inspection des chaudières					20 00	2·40									20 00	1·15
" " " de congés	10 00	5·00	20 00	2·85	20 00	2·40									50 00	2·88
" " " de retards des chalands et des remorqueurs					15 00	1.80									15 00	·86
" " " de retards dans la réception des ordres	20 00	10·00													20 00	1·15
" " " de remorq. et de préparation de l'ouvrage																
" " " de changement d'ouvrage	10 00	5·00	20 00	2·85	13 00	1·55									43 00	2·47
" " " de manque de charbon ou de fournitures																
" " " diverse	1 00	·50	14 30	2·08	3 00	·25									18 30	1·06
Total du temps perdu	93 30	46·75	308 30	44·07	474 30	56·50									876 30	50·37
Total du temps pendant lequel on a dragué	106 30	53·25	391 30	55·93	365 30	43·50									863 30	49·63
" " " " aurait pu draguer	200 00	100·00	700 00	100·00	840 00	100·00									1740 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Aucun.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «T. A. Stewart», du 20 mai au 6 juin, à Summerside; du 17 juin au 27 août à Miminegash; du 4 au 28 sept. et du 7 au 12 oct. à Tignish. Remorqueur «Victor», du 14 oct. au 7 déc., à Tignish. Bateau à gazoline, du 30 sept au 5 oct. à Tignish.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 20 mai.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Tignish, I.-P.-E., 7 décembre.

Remarques: La drague a perdu un temps considérable, vu la position exposée de ces hâvres et aussi parce que le chenal n'était pas assez profond, à marée basse, pour les chalands.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Drague du Ministère, No. 1, avec Outillage Auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grand totaux.
Déblais enlev., vgs. cub.	6,770	21,135	30,394	37,116	13,755	.....	38,485	11,275 chan. 14,950 slip	20,090	.....	.....	.....	193,970
Espèce de déblais.....	Pierres, glaise et gravier.	Pier., glaise, vase molle et gravier.	Vase et gravier.	Vase et gravier.	Glaise, pierres et cailloux.	.....	Glaise, gravier et vase molle.	Vase molle, gravier et cailloux.	Vase, gravier.	.....	.....	.....	.....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer..	H. M. 190 00	H. M. 270 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 270 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 260 00	H. M. 250 00	.....	.....	.....	H. M. 2,280 00
T. pend. leq. on a drag..	46 52	42 04	51 05	93 11	88 55	.....	81 30	27 35 35 50	33 00	.....	.....	.....	500 00
Nombre de vgs. cubes dragués par heure....	144·47	495·42	586·41	398·32	154·70	.....	472·21	40·88 41·71	608·79	.....	.....	.....	387·94

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires.....	1,124 40	1,274 99	1,335 71	1,382 91	1,320 56	1,412 27	1,658 37	1,566 32	1,626 53	358 75	.....	.....	13,060 81
Approvisionnement.....	333 23	387 00	395 60	423 00	423 80	357 00	418 25	398 50	410 00	.....	.....	.....	3,546 38
Charbon.....	124 46	495 00	228 84	236 63	408 97	181 59	11 00	590 78	933 87	38 00	.....	.....	3,249 14
Magasins et équipement	304 18	224 68	91 66	90 91	385 18	917 74	777 90	98 21	46 45	38 38	.....	.....	3,475 29
Dépenses éventuelles...	.....	14 81	12 15	4 88	30 49	17 72	12 90	1 81	22 80	.....	6 21	.....	123 77
Eau.....	.....	42 63	.....	.....	82 63	18 50	.....	82 88	.....	82 03	.....	.....	308 67
Pilotage et remorquage.	105 00	135 00	125 00	135 00	135 00	20 00	.....	130 00	.....	.....	.....	.....	785 00
Quaiage.....	251 25	321 50	262 50	271 25	262 50	66 00	306 25	262 50	271 25	271 25	.....	.....	2,546 25
Loyer des remorqueurs.	625 00	.....	858 75	937 50	937 50	.....	881 25	332 01	900 00	10 00	8 00	.....	5,490 01
Rép. (com. to. les item). ch. aux rép. des v. du m.	788 71	1,120 05	174 88	151 83	547 89	1,317 06	1,273 35	677 00	520 82	2,713 57	2,908 21	1,484 18	13,677 55
Réparations extraord...	.....	4,041 87	.....	.....	278 08	.....	.....	.....	.....	27 00	.....	.....	4,346 95
Totaux.....	3,656 23	8,057 53	3,485 09	3,633 91	4,812 60	4,307 88	5,339 27	4,140 01	5,231 72	3,538 98	2,922 42	1,484 18	50,609 82

DÉPENSES FAITES A:

—	Chenal.	Portd'hiver.	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires—drague.....	12,538 70	522 11	.....	.....	.....	.....	.....	13,060 81
" remorqueurs du ministère.....	9,239 58	312 38	.....	.....	.....	.....	.....	9,551 96
Provisions—drague.....	3,413 54	132 84	.....	.....	.....	.....	.....	3,546 38
" remorqueurs du ministère.....	3,018 43	94 00	.....	.....	.....	.....	.....	3,112 43
Combustible—drague.....	3,052 21	196 93	.....	.....	.....	.....	.....	3,249 14
" remorqueurs du ministère.....	3,244 43	137 35	.....	.....	.....	.....	.....	3,381 78
Magasin et équipement—drague.....	3,442 56	32 73	.....	.....	.....	.....	.....	3,475 29
" " remorqueurs du ministère.....	2,431 53	50 35	.....	.....	.....	.....	.....	2,481 88
Dépenses éventuelles—drague.....	123 16	61	.....	.....	.....	.....	.....	123 77
" " remorqueurs du ministère.....	64 32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	64 32
Eau—drague.....	281 04	27 63	.....	.....	.....	.....	.....	308 67
" remorqueurs du ministère.....	11 34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11 34

Pilotage et remorquage—drague	741 66	43 34						785 00
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague	2,458 75	87 50						2,546 25
" remorqueurs du ministère	134 16	8 34						142 50
Réparations—drague	11,188 09	2,489 46						13,677 55
" remorqueurs du ministère	4,130 14	1,197 73						5,327 87
Réparations extraordinaires—drague	4,346 95							4,346 95
" " remorqueurs du ministère	927 65							927 65
Loyer des remorqueurs	5,379 29	110 72						5,490 01
Dépenses totales, drague	46,965 95	3,643 87						50,609 82
" " remorqueurs du ministère	23,201 58	1,800 15						25,001 73
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	70,167 53	5,444 02						75,611 55
Verges cubes enlevées	179,020	14,950						193,970
Coût par verge cube (calculé d'aprés la dépense totale)	$·3919	$·3641						$·3898
Coût par heure du dragage actuel	$151·221	$151·221						$151·223
Espèce de matériaux	Sable, pierres, glaise, gravier.	Vase molle, glaise.						
Ouvrage commencé	9 avril	13 nov						
Ouvrage terminé	30 déc	23 nov						

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	274 10	12·63															274 10	12·02
" " " de réparations	745 05	34·39	1 50	1·19													746 55	32·76
" " " d'approvisionnement de charbon	67 20	3·09	6 00	5·55													73 20	3·22
" " " " d'eau																		
" " " de marées et de courants	132 25	6·09	12 00	11·01													144 25	6·33
" " " de nettoyage du matériel																		
" " " " des chaudières	10 00	·46															10 00	0·43
" " " d'inspection des chaudières	10 00	0·46															10 00	0·43
" " " de congés	60 00	2·76															60 00	2·64
" " " de retards des chalands et des remorqueurs	11 17	0·52	5 20	4·95													16 37	0·73
" " " de retards dans la réception des ordres																		
" " " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage			25 00	22·83													25 00	1·09
" " " de changement d'ouvrage	130 18	6·02	23 30	21·46													154 18	6·77
" " " de manque de charbon ou de fournitures																		
" " " de brouillard	89 00	4·11															89 00	3·91
" " " diverse	175 55	8·09	20	0·28													176 15	7·74
Total du temps perdu	1706 00	78·62	74 00	67·27													1780 00	78·07
Total du temps pendant lequel on a dragué	464 00	21·38	36 00	32·73													500 00	21·93
" " " " aurait pu draguer	2170 00	100·00	110 00	100·00													2280 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueurs «Helena» et «Courtenay», employés du 9 avril au 30 déc. 1912, dans le hâvre de St.-Jean, chenal principal et bassins 3 et 4 du port d'hiver. Le remorqueur «Canso» a prêté assistance à la drague et à l'arrache-pierres, du 22 avril au 23 mai, dans le chenal principal, St-Jean.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Wolseley», employé du 6 au 18 avril dans le chenal, St-Jean. Le remorqueur «Nereid» a été employé du 25 mai au 31 août et du 3 oct. au 30 décembre dans le chenal de St-Jean et les basins Nos. 3 et 4 du port d'hiver.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 9 avril 1912.—*Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à St-Jean, N.-B.:* 30 déc. 1912.

Remarques: Beaucoup de temps a été perdu, du 23 avril au 15 mai, à la suite d'un accident à la roue d'engrenage et de réparations considétables aux chaudières. D'autres réparations aux chaud. retardèr. aussi la drague, du 10 au 17 juin. La drague fut arrêtée du 2 sept. au 2 oct. pour l'install. de nouv. godets. La drague se trouva hors d'état de serv. après le 30 déc., ayant perdu ses godets au large de l'île Partridge. Une partie de chaque jour est perdue dans ce port à marée haute, la drague ne pouv. att. la prof. requise et des tranch. partielles étant impossibles.

NOUVEAU-BRUNSWICK—*Suite.*

Drague du Ministère, No. 2, avec outillage auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Aout.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais nlev., vgs. cub.	.....	.....	11,461	15,233	11,957	12,734	10,794	.....	.....	.....	.....	.....	62,179
Espèce de déblais	.....	.....	Sable, grav. et roc.	Grosses pierres, roc et sable.	Gravier, pierre et tuf.	Sable et gravier.	Sable et billots.						
			H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.						H. M.
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	.....	220 00	270 00	270 00	250 00	170 00	.....	.....	.....	.....	.....	1,180 00
Temps p. lequel on a d.	.....	.....	90 25	115 33	168 32	131 53	92 27	.....	.....	.....	.....	.....	598 50
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	.....	126 76	131·82	70·95	96·57	116·75	.....	.....	.....	.....	.....	103 83

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	.....	688 48	905 40	773 58	732 52	694 14	669 59	439 50	.....	.....	.....	4,903 21
Approvisionnement	101 00	.....	208 00	210 00	223 00	227 00	225 00	206 00	84 00	20 00	.....	.....	1,504 00
Charbon	126 72	1,732 58	497 38	264 34	.....	321 83	.....	.....	422 25	96 58	.....	.....	3,461 68
Magasins et équipement	43 51	140 75	.....	.....	374 81	214 90	48 18	31 31	228 04	60	.....	.....	1,082 10
Dépenses éventuelles	6 14	14 54	17 39	27 20	12 50	.....	9 14	11 60	99 35	3 25	.....	20 00	221 11
Eau	.....	.....	32 45	.....	9 20	.....	131 95	.....	.....	.....	.....	.....	173 60
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40 00	.....	.....	.....	.....	40 00
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	100 00	320 00	1,040 00	1,080 00	960 00	1,280 00	640 00	24 00	.....	.....	50 00	5,494 00
R. (c. t. les items c. aux rép. des vaiss. du minist.	1,149 59	747 23	493 70	.....	422 95	166 17	63 71	123 79	215 83	827 70	2,356 60	1,427 60	7,994 87
Réparations extraord.	.....	.....	.....	3,315 69	.....	.....	.....	.....	.....	29 00	57 42	.....	3,402 11
Totaux	1,426 96	2,735 10	2,257 40	5,762 63	2,896 04	2,622 42	2,452 12	1,722 29	1,512 97	977 13	2,414 02	1,497 60	28,276 68

DÉPENSES FAITES A.

—	Champeau.	Quai du gouvernement.	Quai Shire.	Quai Canada.	Quai de la ville.	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.
Salaires—drague	2,519 94	843 44	715 74	414 74	409 35	.....	.....	4,903 21
" remorqueurs du ministère	2,149 94	830 58	577 04	370 44	333 27	.....	.....	4,261 27
Provisions—drague	640 70	377 67	219 43	135 40	130 80	.....	.....	1,504 00
" remorqueurs du ministère	601 52	273 75	190 50	129 61	118 47	.....	.....	1,313 85
Combustible—drague	1,606 20	847 80	287 01	373 58	347 09	.....	.....	3,461 68
" remorqueurs du ministère	858 84	369 84	185 63	157 38	141 40	.....	.....	1,713 09
Magasin et équipement—drague	350 60	174 71	305 33	128 46	123 00	.....	.....	1,082 10
" " remorqueurs du ministère	346 62	166 29	168 88	96 59	89 20	.....	.....	867 58
Dépenses éventuelles—drague	113 65	39 42	30 59	19 74	17 71	.....	.....	221 11
" " remorqueurs du ministère	79 92	34 27	24 28	10 37	8 73	.....	.....	157 57
Eau—drague	98 40	29 41		14 21	12 19	.....	.....	173 60
" remorqueurs du ministère	16 20	6 97	4 64	3 24	2 00	.....	.....	33 05
Pilotage et remorquage—drague	18 00	8 00	5 60	4 40	4 00	.....	.....	40 00
" " remorqueurs du ministère	54 40	20 30	12 80	9 10	7 44	.....	.....	104 04

Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	3,152 30	1,279 21	519 88	1,319 68	1,423 80			7,994 87
" remorqueurs du ministère	321 63	137 86	111 44	86 28	76 35			733 56
Réparations extraordinaires—drague	1,556 38	662 86	461 42	374 65	346 80			3,402 11
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	2,812 88	78 06	930 60	490 79	476 67			5,494 00
Dépenses totales, drague	13,169 05	5,045 58	3,494 99	3,275 65	3,291 41			28,276 68
" " remorqueurs du ministère	4,429 07	1,839 86	1,275 21	863 01	776 86			9,184 01
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	$17,598 12	$6,885 44	$4,770 20	$4,138 66	$4,068 27			37,460 69
Verges cubes enlevées	30,657	14,538	4,430	4,848	7,706			62.179
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	$0 5740	$0·4736	$1·076	$0·8537	$·05280			$0·6024
Coût par heure du dragage actuel	$62·56	$62·55	$62·56	$62·56	$62·56			$62·56
Espèce de matériaux	Pierre et gravier.	Roc et gravier.	Tuf	Billots et pierres.	Billots, roc, sable et batons.			
Ouvrage commencé	5–12 juin..... 2 juil. 10 août.	15 juin.....	14 août.....	28 août.....	24 sept.....			
Ouvrage terminé	8 et 19 oct....	10–20 sept....	27 août.....	7 sept..	3 octobre.....			

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H M	% du total	H M	% du total	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	5 20	1·01	2 00	0·87	1 20	0·80	1 10	0·85	1 10	0·93					1 00	0·93
" " " de réparations	60 30	11·38	23 00	10·00	16 15	10·24	13 00	9·48	12 40	10·35					125 25	10·63
" " " d'approvisionnement de charbon	38 40	7·27	14 40	6·40	14 40	9·24	6 30	4·71	5 30	4·57					80 00	6·78
" " " " d'eau																
" " " de marées et de courants	38 15	7·20	14 00	6·10	9 45	6·15	7 00	5·08	6·48	5·55					75 48	6·42
" " " de nettoyage du matériel																
" " " " des chaudières																
" " " d'inspection des chaudières																
" " " de congés			10 00	4·35			10 00	7·25							20 00	1·69
" " " de retards des chalands et des remorqueurs	51 40	9·73	19 40	8·57	14 00	8·86	15 27	11·20	11 00	9·00					111 47	9·48
" " " de retards dans la réception des ordres																
" " " de remorquage et de préparation de l'ouvrage	20 30	3·76	7 15	3·17	5 45	3·54	5 00	3·62	4 00	3·25					42 30	3·60
	7 48	1·50	18 00	7·89	13 00	8·32	7 40	5·36	10 00	8·16					56 28	4·79
" " " de changement d'ouvrage																
" " " de manque de charbon ou de fournitures.																
" " " diverses	28 00	5·28	10 40	4·65	7 32	4·75	6 00	4·30	6 00	4·90					58·12	4·93
Total de temps perdu	250 43	47·13	119 15	52·00	82 17	51·90	71 47	51·85	57 08	46·71					581 10	49·25
Total du temps pendant lequel on a dragué	281 18	52·87	110 05	48·00	76 15	48·10	66 10	48·15	65 02	53·29					598 50	50·75
" " " " aurait pu draguer	532 01	100·00	229 20	100·00	158 32	100·00	137 57	100·00	122 10	100·00					1180 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Canso», du 23 mai au 19 octobre, au quai Champeau, au quai du gouvernement, au quai Shives, au quai Canada et au quai de la ville.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Wm. Aitken», du 5 juin au 19 octobre, au quai Champeau, au quai du gouvernement, au quai Shives, au quai Canada et au quai de la ville.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 5 juin.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Pictou, N.-É.: Le 19 octobre.

Remarques: La drague devint hors de service le 13 novembre à la suite d'un accident à l'échelle.

NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*

Drague du Ministère, No. 3, avec Outillage Auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déb. enlevés, vgs. cubes	.....	3,250	20,808	23,634	23,562	20,542	17,252	9,149	.....	.....	.....	.....	118,197
Espèce de déblais	.....	Sab. et grav.	Sab. et grav.	Arg. et sab.	Arg. et sab.	Arg. et sab.	Arg. et sab.	Arg et sab.	.....	.....	.....	.....	.....
	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.					H. M.
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	90 00	250 00	270 00	270 00	250 00	270 00	220 00	.....	.....	.....	.....	1,620 00
Temps pend. leq. on a d.	.....	20 00	111 30	104 25	89 15	66 10	65 05	34 20	.....	.....	.....	.....	490 45
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	162·5	186·62	226·36	264·0	310·48	265·09	266·50	.....	.....	.....	.....	240·84

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	675 97	705 00	705 00	701 66	705 00	694 74	705 00	524 66	.....	.....	.....	5,417 03
Approvisionnement	.....	220 50	237 50	235 50	230 50	225 00	227 00	225 00	145 50	90 00	.....	.....	1,836 50
Charbon	10 00	69 13	557 89	276 86	371 77	825 13	971 75	27 01	48 02	77 38	.....	.....	3,234 94
Magasins et équipement	139 91	284 74	111 32	86 72	297 10	67 45	39 59	.....	.....	.....	.....	.....	1,026 83
Dépenses éventuelles	73 25	12 20	35 62	21 30	.....	1 57	.....	2 50	.....	21 93	.....	12 29	180 66
Eau	6 00	36 00	35 50	25 00	33 75	.....	.....	17 00	.....	.....	.....	.....	153 25
Pilotage et remorquage	.....	43 70	60 00	12 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	115 70
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rép. (comp. t. les item) ch. aux r. des v. du m.)	14,436 16	112 80	48 61	.....	146 66	.....	.....	.....	32 94	866 16	851 83	645 24	17,140 40
Réparations extraord.	.....	400 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	400 00
Totaux	14,665 32	1,855 04	1,791 44	1,362 38	1,781 44	1,824 15	1,933 08	976 51	751 12	1,055 47	851 83	657 53	29,505 31

DÉPENSES FAITES A:

——	Bathurst, N.-B.	—	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires—drague	5,417 03	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,417 03
" remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Provisions—drague	1,836 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,836 50
" remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Combustible—drague	3,234 94	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,234 94
" remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Magasins et équipement—drague	1,026 83	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,026 83
" " remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses éventuelles—drague	180 66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	180 66
" " remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Eau—drague	153 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	153 25
" remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage—drague	115 70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	115 70
" " remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

uaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	17,140 40							17,140 40
" remorqueurs du ministère								
Réparations extraordinaires—drague	400 00							400 00
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague	29,505 31							29,505 31
remorqueurs du ministère								
remorqueurs loués								
Dépenses totales	29,505 31							29,505 31
Verges cubes enlevées	118,197							118,197
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	$·2496							$·2496
Coût par heure du dragage actuel	$60·123							$60·123
Espèce de matériaux	Sable, gravier et argile.							
Ouvrage commencé	23 mai							
Ouvrage terminé	26 nov							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	492 00	30·37													492 00	730·3 2·44
" " " de réparations	83 30	5·16													83 30	5·16
" " " d'approvisionnement de charbon	117 35	7·26													117 35	7·26
" " " " d'eau	18 20	1·13													18 20	1·13
" " " de marées et de courants	39 30	2·44													39 30	
" " " de nettoyage du matériel																
" " " " des chaudières																
" " " d'inspection des chaudières																
" " " de congés	50 00	3·09													50 00	3·09
" " " de retards des chalands et des remorqueurs																
" " " de retards dans la réception des ordres																
" " " de remorquage et de préparat. de l'ouv.	55 50	3·45													55 50	3·45
" " " de changement d'ouvrage	202 25	12·49													202 25	12·49
" " " de manque de charbon ou de fournitures																
" " " de brouilllard	28 55	1·79													28 55	1·79
" " " diverses	37 55	2·34													37 55	2·34
Total du temps perdu	1126 00	69·52													1126 00	69·52
Total du temps pendant lequel on a dragué	494 00	30·48													494 00	30·48
" " " " aurait pu draguer	1620 00	100 00													1620 00	100 00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localité: Aucun.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localité: Aucun.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 23 mai.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Bathurst, N.-B.: 26 nov. 1912.
Remarques: Un temps considérable a été perdu à la fin de la saison pour cause de mauvais temps.

ONTARIO ET QUÉBEC.

Drague du Ministère, «Challenge» avec Outillage Auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grand Total
Déblais enlev., vgs. cub.	.....	912	3,957	5,229	5,086	7,555	8,979	2,446	.....	.....	.....	.....	34,164
Espèces de déblais	.....	Glaise.	Glaise.	Glaise, tuf, cailloux.	Sable.	Sable, glaise.	Sable, glaise.	Sable.	.....	.....	.....	.....	.....
Temps pendant lequel	H.M.	H. M.	H. M.	H.M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.
on aurait pu draguer	.....	100 00	250 00	270 00	270 00	250 00	270 00	100 00	.....	.....	.....	.....	1,510 00
T. pend. leq. on a drag.	.....	29 00	165 00	206 30	123 00	175 00	194 00	63 30	.....	.....	.....	.....	966 00
Nombre de vgs. cubes dragguées par heure	.....	23 00	25	25	41	43	46	36	.....	.....	.....	.....	35

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	393 34	510 00	564 83	510 00	499 84	510 00	508 87	510 00	123 08	100 00	50 00	1,017 24	5,297 20
Approvisionnement	95 48	165 00	161 70	185 80	247 67	165 00	164 51	167 20	9 68	.....	.....	92 44	1,454 48
Charbon	287 61	8 00	.....	.....	428 71	960 63	.....	.....	497 02	51 87	.....	321 67	2,555 51
Magasins et équipement	72 16	32 60	14 17	25 25	2 00	73	33 02	14 63	.....	.....	.....	446 62	641 18
Dépenses éventuelles	9 35	12 40	30 17	8 20	30 40	3 00	3 00	16 50	8 05	13 80	.....	171 75	306 62
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage	.....	.....	10 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 00
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rép. (comp. to les item). ch. aux rép. des v. du min.	721 64	172 76	89 50	141 14	39 47	.....	.....	158 06	182 52	21 30	184 69	199 42	1,910 50
Réparations extraord.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	1,579 58	900 76	870 37	870 39	1,248 09	1,639 36	709 40	866 39	820 35	186 97	234 69	2,249 14	12,175 49

DÉPENSES FAITES À:

—	Summerstown Ont.	Trois-Rivières, Qué.	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.					$ c.
Salaires—drague et remorqueurs du ministère	2,251 04	3,046 16	.....	.....	.....	.....	.....	5,297 20
Provisions—drague et remorqueurs du ministère	618 08	836 40	.....	.....	.....	.....	.....	1,454 48
Combustible—drague et remorqueurs du ministère	1,085 95	1,469 56	.....	.....	.....	.....	.....	2,555 51
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère	272 47	368 71	.....	.....	.....	.....	.....	641 18
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère	130 30	176 32	.....	.....	.....	.....	.....	306 62
Eau—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du ministère	10 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 00
Quaiage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Réparations—drague et remorqueurs du ministère	811 86	1,098 64	.....	.....	.....	.....	.....	1,910 50
Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Dépenses totales—drague et remorqueurs du ministère	5,179 70	6,995 79						12,175 49
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	$5,179 70	6,995 79						12,175 49
Verges cubes enlevées	100,98	24,066						34,164
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	51·29 cts.	29·06 cts.						35·63 cts.
Coût pas heure du dragage actuel	$12·61	$12·59						?12·60
Espèce de matériaux	Glaise, tuf et cailloux.	Sable et glaise.						
Ouvrage commencé	21 mai	9 août						
Ouvrage terminé	31 juillet	12 nov.						

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H	M	% du total.	H	M	% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.	total		% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	46	00	7·4	67	00	7·5											113	00	7·5
" " " de réparations	36	00	5·8	111	30	12·5											147	30	9·5
" " " d'approvisionnements de charbon	15	30	2·5	23	00	2·6											38	30	2·5
" " " " d'eau																			
" " " de marées et de courants																			
" " " de nettoyage du matériel	7	00	1·1	18	00	2·0											25	00	1·7
" " " " des chaudières	10	00	1·6														10	00	0·7
" " " d'inspection des chaudières				5	00	0·6											5	00	0·3
" " " de congés	30	00	4·8	30	00	3·4											60	00	3·9
" " " de retards des chalands et des remorqueurs																			
" " " de retards dans la réception des ordres																			
" " " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage				70	00	7·8											70	00	4·6
" " " de changement d'ouvrage	40	00	6·5	10		1·1											50	00	3·3
" " " de manque de charbon ou de fourniture	13	00	2·1														13	00	0·9
" " " de brouillard																			
" " " de connexion avec les pontons	12	00	1·9														12	00	0·8
Total du temps perdu	209	30	33·7	334	30	37·5											554	00	36
Total du temps pendant lequel on a dragué	410	30	66·3	555	30	62·5											966	00	64
" " " " aurait pu draguer	620	00	100·00	890	00	100											1,510	00	100

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Delisle», toute la saison
Noms de remorqueurs loués; dates de leur emploi et localité: Aucun.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 3 mai 1912.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Ottawa, Ont.: 6 déc. 1912.

ONTARIO ET QUEBEC—*Suite.*

Drague du Ministère, «Deschênes», avec Outillage Auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs. cub.	.....	945	2,962	5,161	4,490	4,315	4,172	2,230	.....	.....	.....	.....	24,275
Espèce de déblais	.....	Pierres, bois et sable.	Sable et glaise.	Sable et glaise.	Glaise.....	Glaise et sable.	Sable, glaise et pierres.	Sable et vase.	.....	.....	.....	.....	.....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	H. M. 130 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 270 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 180 00	.....	.....	.....	.....	H. M. 1,620 00
T. pend. leq. on a drag.	.....	78 30	112 00	184 00	162 00	174 30	151 30	86 00	.....	.....	.....	.....	948 30
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	12	26	28	27	27	27	26	.....	.....	.....	.....	25

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	385 33	483 39	449 50	500 00	490 00	549 45	553 78	490 41	227 10	100 00	.....	619 50	4,848 46
Approvisionnement	50 01	163 85	165 40	165 00	157 50	155 80	160 16	161 68	47 88	.....	.....	40 65	1,267 93
Charbon	.....	.....	.....	16 16	.....	147 84	76 93	6 02	292 56	841 63	.....	28 30	1,409 44
Magasins et équipement	35 30	48 33	12 80	6 96	39 07	75	73 14	1 30	58 56	.....	.....	294 71	570 92
Dépenses éventuelles	9 05	.....	3 75	.....	3 00	38 50	7 25	12 00	8 00	6 64	.....	132 92	220 91
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rép. (comp. to. les items ch. aux rép. des v. du m.	505 14	390 52	141 11	214 52	95 27	247 89	319 47	569 94	186 59	431 22	287 98	126 24	3,515 89
Réparations extraord.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	984 83	1,086 09	772 56	902 64	784 84	1,140 23	1,190 73	1,241 35	820 69	1,379 29	287 98	1,242 32	11,833 55

DÉPENSES FAITES À:

——	Britannia, Ont.	Aylmer, Qué.	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires—drague et remorqueurs du ministère	319 49	4,528 97	.....	.....	.....	.....	.....	4,848 46
Provisions—drague et remorqueurs du ministère	88 55	1,184 38	.....	.....	.....	.....	.....	1,267 93
Combustible—drague et remorqueurs du ministère	92 87	1,316 57	.....	.....	.....	.....	.....	1,409 44
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère	37 62	533 30	.....	.....	.....	.....	.....	570 92
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère	14 56	206 35	.....	.....	.....	.....	.....	220 91
Eau—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Réparations—drague et remorqueurs du ministère	231 67	3,284 22	.....	.....	.....	.....	.....	3,515 89

Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague et remorqueurs du ministère	779 76	11,053 79						11,833 55
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	779 76	11,053 79						11,833 55
Verges cubes enlevées	673	23,602						24,275
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	$1·15	c46·83						c48·74
Coût par heure de dragage actuel	$12·47	$12·47						$12·47
Espèce de matériaux	Pierres et bois.	Argile et sable.						
Ouvrage commencé	17 mai	28 mai						
Ouvrage terminé	27 mai	21 nov						

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	5 00	5·5	333 30	21·8											338 30	20·8
" " " de réparations			124 00	8·1											124 00	7·7
" " " d'approvisionnements de charbon	5 00	5·5	35 00	2·3											40 00	2·5
" " " " d'eau																
" " " de marées et de courants																
" " " de nettoyage du matériel	3 30	3·9	14 00	0·9											17 30	1·1
" " " " des chaudières			2 00	0·1											2 00	0·1
" " " d'inspection des chaudières			14 00	0·9											14 00	0·9
" " " de congès	10 00	11·1	70 00	4·6											80 00	4·9
" " " de retards des chalands et des remorqueurs			5 00	0·3											5 00	0·3
" " " de retards dans la réception des ordres																
" " " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage	4 00	4·5	2 00	0·1											6 00	0·4
" " " de changement d'ouvrage			15 30	1·0											15 30	1·0
" " " de manque de charbon ou de fourniture																
			2 00	0·1											2 00	0·1
" " " diverses			27 00	1·8											27 00	1·7
Total du temps perdu	27 30	30·5	644 00	42											671 30	41·5
Total du temps pendant lequel on a dragué	62 30	69·5	886 00	58											948 30	58·5
" " " " aurait pu draguer	90 00	100	1530 00	100											1620 00	100

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Aylmer», toute la saison.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localité: Aucun.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 14 mai 1912.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Aylmer, Qué.: 16 décembre 1912.

ONTARIO ET QUÉBEC—*Suite.*

Drague du Ministère, No. 11, avec Outillage Auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Grand total.
Déblais enlevés, vgs. c.	.....	29,478	59,368	24,526	78,192	26,821	37,949	29,860	5,069	.....	.....	.....	291,263
Espèce de déblais.....	Bois à la dérive, alluvion, tuf, gravier, sable.	Arbres immergés, sable, glaise, gravier, alluvion, tuf	Tuf, sable, bois à la dérive, sable mouvant et glaise.	Sable mouvant et glaise.	Glaise, sable, alluvion.	Sable, tuf, glaise, alluvion.	Glaise, alluvion, tuf, roc, cailloux.	Glaise, cailloux, tuf, roc.					
		H M	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H.M .	H. M.	H.M.				H. M.
Temps pendant lequel on aurait pu draguer.	.....	220 00	250 00	270 00	270 00	250 00	270 00	260 00	60 00	.....	.....	.....	1,850 00
Temps p. leq. a dragué..	.....	108 50	179 10	89 00	182 45	106 15	122 30	122 30	40 00	.....	.....	.....	951 00
Nombre de vgs. cubes.. draguées par heure....	.....	271 00	331 00	275 00	427 00	252 00	309 00	245 00	127 00	.....	.....	.....	306 00

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires.....	1,199 17	1,233 22	1,268 42	1,140 50	1,169 44	1,201 51	1,381 79	1,219 91	864 22	143 55	661 07	926 83	12,409 63
Approvisionnement.....	403 27	352 75	349 94	342 25	341 37	335 10	366 65	345 00	236 13	.....	149 55	184 84	3,406 85
Charbon.....	15 00	749 09	.....	785 53	637 25	347 69	1,849 88	704 54	860 40	33 00	.....	288 03	6,270 41
Magasins et équipement	601 14	121 85	727 26	104 50	55 16	61 91	38 00	186 83	7 51	16 34	.....	1,182 75	3,103 25
Dépenses éventuelles...	44 50	50 08	113 40	15 66	35 41	14 00	54 39	3 71	99 75	51 39	12 95	60 47	555 71
Eau.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage.	.....	.....	.....	.....	.....	10 00	.....	13 00	25 00	.....	.....	.....	48 00
Quaiage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs.	.....	.....	.....	.....	250 00	.....	288 00	.....	.....	.....	.....	.....	538 00
Rép. (com. tous les item chargés aux répar. des vaisseaux du ministè.).	1,248 39	1,982 71	253 53	195 31	184 96	215 84	677 69	3 00	593 42	502 35	731 14	863 65	7,426 99
Répara. extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	3,511 47	4,489 70	2,712 55	2,583 75	2,673 59	2,186 05	4,656 40	2,475 99	2,661 43	746 63	1,554 71	3,506 57	33,758 84

DÉPENSES FAITES À:

——	Meaford, Ont.	Spragge, Ont.	Owen Sound, Ont.	Collingwood, Ont.				Totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.				$ c.
Salaires—drague et remorqueurs du ministère.....	4,472 57	3,170 91	1,954 09	2,812 06	.....	.....	.....	12,409 63
Provisions—drague et remorqueurs du ministère.....	1,227 86	870 52	536 46	772 01	.....	.....	.....	3,406 85
Combustible—drague et remorqueurs du ministère.....	2,259 92	1,602 22	987 37	1,420 90	.....	.....	.....	6,270 44
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère.....	1,118 44	792 94	488 66	703 21	.....	.....	.....	3,103 25
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère.....	200 28	141 99	87 51	125 93	.....	.....	.....	555 71
Eau—drague et remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du ministère.....	9 01	19 39	13 94	5 66	.....	.....	.....	48 00
Quaiage—drague et remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère	2,676 76	1,897 75	1,169 50	1,682 98				7,426 99
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague		250 00		288 00				538 00
" " remorqueurs du ministère	11,964 84	8,495 72	5,237 53	7,522 75				33,220 84
" " remorqueurs loués		250 00		288 00				538 00
Dépenses totales	11,964 84	8,745 72	5,237 53	7,810 75				33,758 84
Verges cubes enlevées	98,688	99·511	42,088	50,976				291,263 00
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	12·12 c.	8·78 c.	12·44 c.	15·32 c.				11·24 cts.
Coût par heure du dragage actuel	$34·91	$35·57	$34·97	$36·24				$35·49
Espèce de matériaux	Bois à la dérive, alluvion, tuf, sable, gravier, arbres, glaise.	Sable, mouvant, glaise.	Sable, glaise, alluvion.	Tuf, glaise, alluvion, roc, cailloux.				
Ouvrage commencé	7 mai	24 juillet	19 sept.	17 oct.				
Ouvrage terminé	8 juillet	5 septembre	11 oct.	7 déc.				

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H	M	% du total.	H	M	% du total	H	M	% du total.	H	M	% du total.		% du total.		% du total.		% du total.	H	M	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	20	00	3·7							82	00	16·7							102	00	5·5
" " " de réparations	61	45	11·4	65	00	12·7	15	00	4·8	64	30	13·1							206	15	11·1
" " " d'approvisionnements de charbon	8	15	1·5	27	00	5·3	8	00	2·6	23	00	4·6									
" " " " d'eau																			66	15	3·6
" " " de marées et de courants																					
" " " de nettoyage du matériel	14	40	2·6																14	40	0·8
" " " " des chaudières										5	00	1·2							5	00	0·3
" " " d'inspection des chaudières	15	00	2·8																15	00	0·8
" " " de congés	30	00	5·5	10	00	2·0				10	00	2·2							50	00	2·7
" " " de retards des chalands et des remorqueurs	20	20	3·8	7	00	1·4	7	30	2·4	16	00	3·2							50	50	2·8
" " " de retards dans la réception des ordres																					
" " " de remorquage et de préparation de l'ouvrage				135	00	26·5	105	00	33·9	47	00	9·5							287	00	15·5
" " " de changement d'ouvrage	11	45	2·3	23	00	4·5	24	45	8·0	15	00	3·1							74	30	4·0
" " " de manque de charbon ou de fourniture																					
" " " diverses	15	30	2·9							12	00	2·4							27	30	1·5
Total du temps perdu	197	15	36·5	267	00	52·4	160	15	51·7	274	30	56·0							899	00	48·6
Total du temps pendant lequel on a dragué	342	45	63·5	243	00	47·6	149	45	48·3	215	30	44·0							951	00	51·4
" " " " aurait pu draguer	540	00	100·00	510	00	100·00	310	00	100·00	490	00	100·00							1850	00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localité: Remorqueur «Hercules», toute la saison.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localité: 23 juillet, le remorqueurs »«Wahnapilac« pour remorquer la drague de Penetang à Little Current; du 9 au 12 sept., remorqueur «Thos. Maitland» pour remorquer la drague de Little Current à Collingwood; 13 et 14 nov. un remorqueur appartenant à Thos. Drever, de Collingwood.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 4 mai 1912.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Collingwood: 21 décembre 1912.

ONTARIO ET QUEBEC—*Suite.*

Drague du Ministère, «International», avec Outillage Auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs. c.	.....	10,059	19,479	19,137	23,818	15,714	26,830	12,734	.....	.....	.....	.....	127,771
Espèce de déblais	.....	Sable et tuf.	Sable, tuf, cailloux.	Sable, pierres, vase, bois, cailloux.	Sable, cailloux.	Sable, cailloux, glaise, gravier.	Sable et cailloux.	Sable, tuf, cailloux.	.....	.....	.....	.....	.....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	H. M. 200 00	H. M. 255 00	H. M. 270 00	H. M. 270 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 200 00	.....	.....	.....	.....	H. M. 1,715 00
Temps p.leq.on a dragué	.....	90 00	106 30	117 00	129 00	85 00	166 00	75 30	.....	.....	.....	.....	769 00
Nombre de vgs. cubes dragués par heure	.....	112	182	163	184	184	161	168	.....	.....	.....	.....	168

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	362 17	766 33	783 00	783 06	849 67	859 14	988 24	876 50	581 75	41 56	115 48	662 69	7,669 59
Approvisionnement	110 69	240 50	249 00	250 74	278 71	295 98	293 71	297 50	168 37	.....	3 87	129 68	2,318 75
Charbon	.....	.....	.....	.....	495 27	1,023 90	.....	252 51	.....	400 37	.....	36 00	2,208 05
Magasins et équipement	20 95	.....	55 71	155 49	86 12	714 80	330 88	69 39	12 20	.....	.....	219 43	1,664 97
Dépenses éventuelles	14 10	17 90	93 29	8 60	9 00	35 39	32 14	9 00	9 05	656 57	.....	136 71	1,021 75
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	229 00	.....	488 00	.....	.....	5 00	15 00	10 00	.....	747 00
Rép. (comp. t. les item chargés aux répara. des vaisseaux du min.)	197 74	587 79	2,066 17	413 14	799 02	98 91	366 25	308 65	1,736 97	10 73	508 81	3,671 38	10,765 56
Répar. extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	705 65	1,612 52	3,247 17	1,840 03	2,517 79	3,516 12	2,011 22	1,813 55	2,513 34	1,124 23	638 16	4,855 89	26,395 67

DÉPENSES FAITES À:

——	Trois-Rivières, Qué.	Batiscan, Qué.	Québec, Qué.	Grosse-Isle, Qué.	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires—drageu et remorqueurs du ministère	1,381 33	578 46	4,981 74	728 06	.....	.....	.....	7,669 59
Provisions—drague et remorqueurs du ministère	417 62	174 88	1,506 14	220 11	.....	.....	.....	2,318 75
Combustible—drague et remorqueurs du ministère	397 67	166 54	1,434 24	209 60	.....	.....	.....	2,208 05
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère	299 87	125 58	1,081 47	158 05	.....	.....	.....	1,664 97
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère	184 02	77 06	663 67	97 00	.....	.....	.....	1,021 75
Eau—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Réparations—drague et remorqueurs du ministère	1,938 92	811 97	6,992 71	1,021 96				10,765 56
Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	156 77	34 24	512 89	43 10				747 00
Dépenses totales—drague et remorqueurs du ministère	4,619 43	1,934 49	16,659 97	2,434 78				25,648 67
" " remorqueurs loués	156 77	34 24	512 89	43 10				747 00
Dépenses totales	4,776 20	1,968 73	17,172 86	2,477 88				26,395 67
Verges cubes enlevées	17,188	12,350	84,989	13,244				127,771
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	c27·77	c15·94	c20·20	c18·70				c20·65
Coût par heure du dragage actuel	$34 48	$33 94	$34 38	$33 94				$34 41
Espèce de matériaux	Sable, tuf, cailloux.	Sable.	Vase, bois, pierres, sable, cailloux.	Glaise, gravier.				
Ouvrage commencé	9 mai	13 juin	4 juil.-1er oct.	7 sept.				
Ouvrage terminé	15 juin	27 juin	4 sept.–23 nov.	26 sept.				

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	10 00	3·3	10 00	7·5	91 00	8·4	46 00	24·1									157 00	9·2
" " " de réparations	20 00	6·7	27 00	20·0	231 00	21·2	12 30	6·6									290 30	17·2
" " " d'approvisionnements de charbon	10 30	3·5	2 00	1·4	35 00	3·3											47 30	2·8
" " " " d'eau																		
" " " de marées et de courants			3 00	2·2	60 00	5·6	2 00	1·0									65 00	3·8
" " " de nettoyage du matériel	2 00	0·6	2 00	1·5	4 00	0·4											8 00	0·5
" " " " des chaudières																		
" " " d'inspection des chaudières																		
" " " de congés	10 00	3·3			10 00	0·9											20 00	1·2
" " " de retards des chalands et des remorqueurs	61 00	20·3	17 00	12·6	85 30	7·9	21 00	11·0									184 30	10·8
" " " de retards dans la réception des ordres					7 00	0·6											7 00	0·4
" " " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage	27 00	9·0	11 00	8·2	10 00	0·9	14 00	7·4									62 00	3·6
" " " de changement d'ouvrage	7 00	2·3	2 00	1·4	28 00	2·6	14 30	7·7									51 30	3·1
" " " de manque de charbon ou de fourniture					1 00	0·1											1 00	
					2 00	0·2											2 00	
" " " diverses	14 00	4·6	3 00	2·2	26 00	2·4	7 00	3·7									50 00	2·9
Total du temps perdu	161 30	53·6	77 00	5·7	590 30	54·5	117 00	61·5									946 00	55·5
Total du temps pendant lequel on a dragué	138 30	46·4	58 00	43	499 30	45·5	73 00	38·5									769 00	44·5
" " " " aurait pu draguer	300 00	100	135 00	100	1090 00	100	190 00	100									1715 00	100

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Fashion», du 12 août au 23 nov. à Québec et à la Grosse Ile.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localité: Le 25 mai, remorqueur appartenant à John S. Thom de Trois-Rivières, à Québec; en juin, juillet et août, le remorqueur «Hope», à Québec. En septembre le remorqueur «J. O. Gravel» C.A.B.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 6 mai 1912.

Date à la quelle la drague a été mise en hivernement à Pointe Lévis, P.Q.: 31 sept. 1912.

ONTARIO ET QUEBEC—*Suite.*

Drague du Ministère, «Lac St-Jean», avec Outillage Auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs. c.	.....	.....	378	2,178	4,398	5,796	3,078	702	.....	.....	.....	.....	16,530
Espèce de déblais	.....	.....	Glaise, cailloux.	Glaise, cailloux, sable,	Glaise, cailloux.	Galise, cailloux.	Glaise, sable.	Glaise, caill'x, bran de scie.					.....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	.....	H. M. 190 00	H.M. 270 00	H. M. 270 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 50 00	.....	.....	.....	.....	H. M. 13 00
Temps p. leq. on a dr.	.....	.....	49 00	194 00	135 00	159 30	113 30	27 00	.....	.....	.....	.....	678 00
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	.....	32 00	11 00	32 00	36 00	27 00	26 00	.....	.....	.....	.....	24 00

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	422 96	413 79	657 64	498 86	500 00	538 75	534 87	361 52	21 25	125 21	.....	548 18	4,623 03
Approvisionnement	.....	204 70	209 76	165 00	165 00	165 00	165 00	82 50	.....	3 00	.....	.....	1,159 96
Charbon	375 00	375 00	59 06	.....	.....	50 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	859 06
Magasins et équipement	180 56	101 00	73 36	.....	113 80	71 68	20 55	27 05	45 96	5 50	.....	117 65	757 11
Dépenses éventuelles	7 35	.....	36 20	.....	.....	2 33	.....	12 57	16 46	3 20	.....	22 52	100 63
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ré. (comp. t. les item ch. aux rép.d. v.du mi.)	.....	64 49	.....	.....	.....	.....	101 40	.....	15 00	.....	41 06	1,021 62	1,243 57
Répar. extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	985 87	1,158 98	1,036 02	663 86	778 80	827 76	821 82	483 64	98 67	136 91	41 06	1,709 97	8,743 36

DÉPENSES FAITES À :

	St.-Félicien.	Roberval						Totaux.
	$ c.	$ c.						$ c.
Salaires—drague et remorqueurs du ministère	334 11	4,288 92	.....	.....	.....	.....	.....	4,623 03
Provisions—drague et remorqueurs du ministère	83 83	1,076 13	.....	.....	.....	.....	.....	1,159 96
Combustible—drague et remorqueurs du ministère	62 09	796 97	.....	.....	.....	.....	.....	859 06
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère	54 72	702 39	.....	.....	.....	.....	.....	757 11
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère	7 27	93 36	.....	.....	.....	.....	.....	100 63
Eau—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Réparations—drague et remorqueurs du ministère	89 87	1,153 70						1,243 57
Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague et remorqueurs du ministère	631 89	8,111 47						8,743 36
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	$631 89	8,111 47						3,743 36
Verges cubes enlevées	378	16,152						16,530
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	$1·67	50·21 c.						52·89 c.
Coût par heure du dragage actuel	$12·89	$12·90						?12·89
Espèce de matériaux	Glaise et cailloux.	Glaise, cailloux, vase, sable, bran de scie.						
Ouvrage commencé	8 juin	3 juillet						
Ouvrage terminé	13 juin	6 nov						

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H M	% du total.	H M	% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.	H M	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	10 00	1·4	200 00	16·3											210 00	16·1
" " " de réparations			190 15	15·5											190 15	14·6
" " " d'approvisionnements de charbon			20 00	1·5											20 00	1·5
" " " " d'eau																
" " " de marées et de courants																
" " " de nettoyage du matériel			3 00	0·2											3 00	0·2
" " " " des chaudières																
" " " d'inspection des chaudières																
" " " de congés			30 00	2·4											30 00	2·3
" " " de retards des chalands et des remorqueurs			41 45	3·4											41 45	3·2
" " " de retards dans la réception des ordres																
" " " de remorq. et de préparation de l'ouvrage	10 00	1·4													10 00	0·8
" " " de changement d'ouvrage																
" " " de manque de charbon ou de fourniture			110 00	8·9											110 00	8·5
" " " diverse	1 00	0·2	6 00	0·5											7 00	0·5
Total du temps perdu	21 00	30·0	601 00	48·7											622 00	47·7
Total du temps pendant lequel on a dragué	49 00	70·0	629 00	51·3											678 00	51·3
" " " " aurait pu draguer	70 00	100·00	12 30	100·00											1300 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Marie Louise», toute la saison.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localité: Aucun.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 31 mai 1912.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Roberval, Qué.: 23 novembre 1912.

ONTARIO ET QUEBEC—*Suite.*

Drague du Ministère, «Mattawa», avec Outillage Auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs. c.	.....	5,830	22,310	9,640	12,500	19,535	12,690	3,850	.....	.....	.....	.....	86,355
Espèce de déblais	.....	Sa. et glaise	Sa. et glaise	Sa. et glaise	Sable.	Sa. et glaise	Sa. et glaise	Sable	.....	.....	.....	.....	.....
Temps pendant lequel		H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.					H. M.
on aurait pu draguer	.....	90 00	250 00	270 00	270 00	250 00	270 00	100 00	.....	.....	.....	.....	1,500 00
T. pend. leq. on a drag.	.....	65 00	212 00	123 00	165 00	216 00	161 00	48 00	.....	.....	.....	.....	990 00
Nombre de vgs. cubes. dragguées par heure	.....	90 00	105 00	78 00	75 00	90 00	79 00	80 00	.....	.....	.....	.....	87 00

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	573 24	586 38	526 04	327 43	548 00	516 83	430 05	477 67	30 00	81 00	.....	544 29	4,640 93
Approvisionnement	127 00	165 00	167 90	116 00	165 00	175 10	126 78	190 85	2 10	.....	.....	67 02	1,302 75
Charbon	.....	.....	942 48	84 43	361 46	397 28	690 60	192 76	968 65	.....	15 00	15 68	3,668 34
Magasins et équipement	92 85	53 66	67 53	4 05	257 62	4 53	155 66	.....	5 35	85 00	.....	367 15	1,093 40
Dépenses éventuelles	186 41	129 46	67 00	108 96	33 46	37 92	.....	34 15	51 20	.....	.....	166 02	814 58
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage	.....	.....	20 00	.....	52 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	72 00
Rép. (comp. t. les item chargés aux répar. des vais. du ministère)	668 54	469 52	253 40	617 86	525 47	553 79	427 93	201 49	386 50	1,647 91	818 79	349 21	6,920 41
Répar. extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	1,648 04	1,404 02	2,044 35	1,258 73	1,943 01	1,685 45	1,831 02	1,096 92	1,443 80	1,813 91	883 79	1,509 37	18,512 41

DÉPENSES FAITES À:

——	South River.	North Bay.	Rivière l'Esturgeon	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires —drague et remorqueurs du ministère	2,006 38	642 23	1,992 32	.....	.....	.....	.....	4,640 93
Provisions—drague et remorqueurs du ministère	563 20	180 28	559 27	.....	.....	.....	.....	1,302 75
Combustible—drague et remorqueurs du ministère	1,585 91	507 64	1,574 79	.....	.....	.....	.....	3,668 34
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère	472 70	151 31	469 39	.....	.....	.....	.....	1,093 40
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère	352 16	112 73	349 69	.....	.....	.....	.....	814 58
Eau—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Réparations—drague et remorqueurs du ministère	2,991 86	957 67	2,970 88					6,920 41
Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	31 13	9 96	30 91					72 00
Dépenses totales, drague et remorqueurs du ministère	7,972 21	2,551 86	7,916 34					18,440 41
" " remorqueurs loués	31 13	9 96	30 91					72 00
Dépenses totales	8,003 34	2,561 82	7,947 25					18,512 41
Verges cubes enlevées	40,310	9,970	36,075					86,355
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	c19·85	c25·69	c22·02					c21·44
Coût par heure du dragage actuel	$18 69	$18·69	$18·69					$18·69
Espèce de matériaux	Sable et glaise	Sable et glaise	Sable et glaise					
Ouvrage commencé	22 mai	6 août	3 sep					
Ouvrage terminé	3 août	30 août	12 nov					

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H. M.	% de total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	9 00	1·4	2 00	0·8	49 00	7·8											60 00	4·0
" " " de réparations	141 00	22·1	54 00	23·5	56 00	8·9											251 00	17·0
" " " d'approvisionnements de charbon	8 00	1·4			2 30	0·3											10 30	0·6
" " " " d'eau																		
" " " de marées et de courants																		
" " " de nettoyage du matériel	9 00	1·5			4 30	0·7											13 30	0·8
" " " " des chaudières																		
" " " d'inspection des chaudières			6 00	2·5													6 00	0·4
" " " de congés	20 00	3·1			10 00	1·6											30 00	2·0
" " " de retards des chalands et des remorqueurs	4 00	0·6			20 00	3·2											24 00	1·6
" " " de retards dans la réception des ordres			10 00	4·3													10 00	0·6
" " " de remorq. et de préparat. de l'ouvrage			6 00	2·5	11 00	1·7											17 00	1·1
" " " de changement d'ouvrage	4 00	0·6	3 00	1·6													7 00	0·5
" " " de manque de charbon ou de fourniture	17 00	2·3	12 00	5·2	52 00	8·3											81 00	5·4
" " " diverses																		
Total du temps perdu	212 00	33·0	93 00	40·4	205 00	32·5											510 00	34
Total du temps pendant lequel on a dragué	428 00	67·0	137 00	59·6	425 00	67·5											990 00	66
" " " " aurait pu draguer	640 00	100	230 00	100	630 00	100											1500 00	100

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Catherine C.», toute la saison.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et locatité: Remorqueur "Albino", le 14 mai à South River; remorqueur "Albino," les 2, 5, 20 et 26 juillet à South River.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 11 mai 1912.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Sturgeon-Falls, Ont.: 7 décembre 1912.

ONTARIO ET QUEBEC—*Suite.*

Drague du Ministère, «Nifissing», avec Outillage Auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, v. cub.	.....	2,545	2,463	7,326	3,376	4,567	6,500	2,250	.....	.....	.....	.....	29,027
Espèce de déblais	.....	Roc, et glaise.	Cailloux, et glaise.	Glaise, roc, sable et tuf.	Cailloux, glaise, pierres, sable et roc.	Cailloux, glaise, pierres, sable et roc.	Bran de scie grav., roc, pierres et glaise.	Pierres, gravier, glaise.					
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	H. M. 220 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 270 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 110 00	.....	.....	.....	.....	H. M. 1,640 00
Temps pendant lequel on a dragué	.....	97 00	160 30	185 30	160 00	151 30	220 00	77 00	.....	.....	.....	.....	1,051 30
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	26 00	15 00	39 00	21 00	30 00	29 00	29 00	.....	.....	.....	.....	27 00

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	313 16	529 84	490 65	565 48	598 40	615 50	545 00	317 00	125 67	68 37	145 33	669 36	4,983 76
Approvisionnement	53 75	194 99	165 00	165 60	167 80	157 50	150 00	62 00	12 00	43 31	.....	82 37	1,254 32
Charbon	8 00	719 16	68 50	.....	348 69	.....	.....	16 00	.....	15 42	.....	305 13	1,480 90
Magasins et équipement	3 12	97 08	34 85	1 05	1 25	1 25	41 28	.....	1 12	.....	.....	411 34	592 34
Dépenses éventuelles	.....	5 00	14 56	9 20	12 30	3 00	6 35	4 60	3 00	.....	.....	133 99	192 00
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rép. (com tous les item ch. aux rép. des vais. du ministère)	881 36	619 10	333 54	504 23	920 11	369 97	73 90	386 75	392 85	1,094 41	758 85	161 86	6,496 93
Répar. extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	1,259 39	.....	1,107 10	1,245 56	2,048 55	1,147 22	816 53	786 35	534 64	1,221 51	904 18	1,764 05	15,000 25

DÉPENSES FAITES À:

—	Bronson's Dock, Ottawa.	Ile Victoria Ottawa.	Hudson, Qué.	Ste-Anne, Qué.	Pointe aux Anglais.	Chenal de l'île Dowkers	Montebello, Qué.	Totaux.
	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires—drague et remorqueurs du ministère	52 13	2,405 38	1,045 10	40 29	1,061 68	346 00	33 18	4,983 76
Provisions—drague et remorqueurs du ministère	13 12	605 39	263 03	10 14	267 21	87 08	8 35	1,254 32
Combustible—drague et remorqueurs du ministère	15 50	714 75	310 54	11 97	315 47	102 81	9 86	1,480 90
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère	6 20	285 89	124 21	4 79	126 19	41 12	3 94	592 34
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère	2 00	92 67	40 27	1 55	40 90	13 33	1 28	192 00
Eau—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague et remorqueurs du ministère								
Réparations—drague et remorqueurs du ministère	67 97	3,135 70	1,362 41	52 52	1,384 03	451 05	43 25	6,496 93
Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales, drague et remorqueurs du ministère	156 92	7,239 78	3,145 56	121 26	3,195 48	1,041 39	99 86	15,000 25
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	156 92	7,239 78	3,145 56	121 26	3,195 48	1,041 39	99 86	15,000 25
Verges cubes enlevées	125	15,190	4,139	10	8,335	987	241	29,027
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	$1·26	47·66 c.	75·99 c.	$12.12	38·33 c.	$1·05	41·42 c.	51·67 c.
Coût par heure du dragage actuel	$14.26	$14.26	$14.26	$14.26	$14.26	$14.26	$14.26	$14.26
Espèce de matériaux	Roc	Roc, bran de scie, pierres, gravier, bois, glaise.	Cailloux et roc.	Roc	Sable, glaise, cailloux et tuf.	Roc, cailloux et glaise.	Glaise	
Ouvrage commencé	7 mai	9 mai. 12 sept.	13 août. 4 juin	8 juillet	11 juillet	23 août	10 sep	
Ouvrage terminé	8 mai	25 mai. 13 nov	20 août. 5 juillet	9 juillet	12 août	5 sep	10sep	

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps			17 00	2·4	27 00	6·4			10 00	3·5					54 00	3·2
" " " de réparations	4 00	20·0	64 00	9·1	74 30	17·7			7 30	2·7	31 00	22·1			181 00	11·0
" " " d'approvisionnements de charbon			20 30	2·9	7 30	1·8			9 00	3·1	1 00	0·8			38 00	2·3
" " " " d'eau																
" " " de marées et de courants																
" " " de nettoyage du matériel			8 00	1·1	4 30	1·1			5 00	1·7					17 30	1·1
" " " " des chaudières									5 00	1·7					5 00	0·3
" " " d'inspection des chaudières																
" " " de congés			20 00	2·8	20 00	4·8					10 00	7·1			50 00	3·1
" " " de retards des chalands et des remorqueurs			20 30	2·9					1 30	0·4					22 00	1·3
" " " de retards dans la réception des ordres							13 30	45·1			25 00	17·9			38 30	2·3
" " " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage			21 30	3·1	61 00	14·5	5 00	16·6	10 00	3·5			33 00	82·5	130 30	8·2
" " " de changement d'ouvrage			11 00	1·6	2 00	0·5	3 00	10·0	7 30	2·7					23 30	1·4
" " " de manque de charbon ou de fourniture																
" " " diverses	5 00	25·0	10 00	1·4	4 00	0·9			9 30	3·3					28 30	1·7
Total du temps perdu	9 00	45·0	192 30	27·5	200 30	47·7	21 30	71·7	65 00	22·6	67 00	47·9	33 00	82·5	588 30	35·9
Total du temps pendant lequel on a dragué	11 00	55·0	507 30		220 30	52·3	8 30	28·3	224 00	77·4	73 00	52·1	7 00	17·5	1051 30	64·1
" " " " aurait pu draguer	20 00	100·00	700 00	100·00	421 00	100·00	30 00	100·00	289 00	100·00	140 00	100·00	40 00	100·00	1640 00	100·00

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Cliffside», toute la saison.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Aucun.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 6 mai 1912.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Ottawa, Ont.: 30 nov. 1912.
Remoarques: Dragage de nature privée au quai Bronson, 125 vgs. cubes de roc, chargé à Bronson Co.; dragage de nature privée à Ste-Anne, P.Q., 10 vgs. cubes de roc, chargé à Vaudreuil Spring Syndicate.

ONTARIO ET QUEBEC—*Suite.*

Drague du Ministère, No. 1, avec Matériel Auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Decembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés; vgs. c.	.....	1,051	3,427	3,124	4,740	1,539	685	2,527	676	.....	.....	.....	17,769
Espèce de déblais	.....	Glaise	Glaise	Glaise	Glasie	Glaise, pierres, roc.	Roc	Glaise et roc.	Glaise	.....	.....	.....	.....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	H. M. 110 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 270 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 260 00	H. M. 60 00	.....	.....	.....	H. M. 1,740 00
Temps pendant lequel on a dragué	.....	70 00	250 00	230 00	230 00	200 00	175 00	230 00	60 00	.....	.....	.....	1,445 00
Nomber de vgs. cubes draguées par heure	.....	15	13	13	20	8	4	11	11	.....	.....	.....	12

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	63 00	725 11	1,009 00	1,010 25	1,033 00	992 50	888 25	894 50	183 44	243 25	30 00	307 00	7,379 30
Approvisionnement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Charbon	.....	.....	.....	.....	.....	.....	238 85	51 85	.....	305 50	.....	.....	596 20
Magasins et équipement	.....	.....	6 00	81 07	545 55	.....	455 85	180 78	175 05	120 47	.....	12 00	1,576 77
Dépenses éventuelles	14 70	.....	8 00	14 80	7 57	.....	34 62	12 04	.....	14 70	.....	99 49	205 92
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rép. (comp. tous les item ch. aux rép. des vais. du ministère)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	129 51	.....	18 00	.....	.....	4 00	151 51
Répa. extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	77 70	725 11	1,023 00	1,106 12	1,586 12	992 50	1,747 08	1,139 17	376 49	683 92	30 00	422 49	9,909 70

DÉPENSES FAITES À:

—	Rivière St-Louis, Qué.	—	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires—drague et remorqueurs du ministère	7,379 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,379 30
Provisions—Drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Combustible—drague et remorqueurs du ministère	596 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	596 20
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère	1,576 77	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,576 77
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère	205 92	.....	.....	.....	.....	.....	.....	205 92
Eau—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Réparations—drague et remorqueurs du ministère	151 51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	151 51

Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales, drague et remorqueurs du ministère	9,909 70							9,909 70
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	9,909 70							9,909 70
Verges cubes enlevées	17,769							17,769
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	c55 76							c55·76
Coût par heure du dragage actuel	$6·85							$6·85
Espèce de matériaux	Glaise, pierre, roc.							
Ouvrage commencé	20 mai							
Ouvrage terminé	7 déc							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du tota .	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps																
" " " de réparation	255 00	14·6													255 00	14·6
" " " d'approvisionnements de charbon	10 00	0·6													10 00	0·6
" " " " d'eau																
" " " de marées et de courants																
" " " de nettoyage du matériel																
" " " " des chaudières																
" " " d'inspection des chaudières																
" " " de congés	20 00	1·2													20 00	1·2
" " " de retards des chalands et des remorqueurs																
" " " de retards dans la réception des ordres																
" " " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage																
" " " de changement d'ouvrage																
" " " de manque de charbon ou de fourniture																
" " " diverses	10 00	0·6													10 00	0·6
Total du temps perdu	295 00	17·0													295 00	17·0
Total du temps pendant lequel on a dragué	1445 00	83·0													1445 00	83·0
" " " " aurait pu draguer	1740 00	100													1740 00	100

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Aucun.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localité: Aucun.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 18 mai.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à St-Louis de Gonzague: 14 déc. 1912.
Remarques: La drague a jeté les déblais par-dessus bord toute la saison.

ONTARIO ET QUEBEC—*Suite.*

Drague du Ministère, «No. 2», avec Outillage Auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Fevrier.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev, vgs. cub.	.....	.....	237	7,144	2,403	645	6,354	3,494	.....	.....	.....	.....	20,277
Espèce de déblais	.....	.....	Glaise.	Glaise.	Gravier, cailloux, tuf, glaise.	Tuf, cailloux, roc.	Glaise	Glaise	.....	.....	.....	.....	.....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	.....	H M	H M	H M	H M	H M	H M	.....	.....	.....	.....	H M
Temps pendant lequel on a dragué	.....	.....	40 00	270 00	270 00	251 30	311 30	130 00	.....	.....	.....	.....	1,273 00
	.....	.....	18 00	140 30	98 30	65 30	123 15	70 00	.....	.....	.....	.....	515 45
Nombre de vgs. cubes dragguées par heure	.....	.....	13	51	24	10	52	49	.....	.....	.....	.....	39

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	237 00	605 00	573 67	575 00	495 00	345 50	464 56	590 00	288 88	33 87	.....	593 24	4,801 72
Approvisionnement	2 90	200 00	179 70	180 00	171 89	110 27	139 63	180 00	83 76	.....	.....	.....	1,248 15
Charbon	.....	.....	.....	.....	361 97	26 70	26 50	.....	32 07	702 14	20 15	35	1,169 88
Magasins et équipement	15 75	139 19	9 79	10 50	10 98	11 11	60 79	53 27	16 09	.....	15 09	212 14	554 70
Dépenses éventuelles	5 56	8 10	8 57	3 62	5 25	7 05	7 01	9 00	9 85	68 12	2 00	136 81	270 94
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Répar. (comp. tous les item char. aux répar. des vais. du ministère)	522 62	201 48	90 71	256 27	80 94	396 91	414 51	101 01	15 58	365 8 2	411 32	308 92	3,166 09
Répar. extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	783 83	1,153 77	862 44	1,025 39	1,126 03	897 54	1,113 00	933 28	446 23	1,169 95	448 5	1,251 46	11,211 48

DÉPENSES FAITES À:

——	La Salette, Qué.	Long Rapids, Qué	High Falls, Qué.	Poupore, Qué.				Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c				$ c.
Salaires—drague et remorqueurs du mnistère	1,531 52	828 61	642 40	1,799 19	.....	.....	.....	4,801 72
Provisions—drague et remorqueurs du ministère	398 10	215 38	166 99	467 68	.....	.....	.....	1,248 15
Combustible—drague et remorqueurs du ministère	373 14	201 88	156 51	438 35	.....	.....	.....	1,169 88
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère	176 92	95 72	74 21	207 85	.....	.....	.....	554 70
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère	86 42	46 75	36 25	101 52	.....	.....	.....	270 94
Eau—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague et remorqueurs du ministère								
Réparations—drague et remorqueurs du ministère	1,009 83	546 36	423 58	1,186 32				3,166 09
Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales, drague et remorqueurs du ministère	3,575 93	,1934 70	1,499 94	4,200 91				11,211 48
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	3,575 93	1,934 70	1,499 94	4,200 91				11,211 48
Verges cubes enlevées	7,691	801	1,937	9,848				20,277
Coût par vg cube (calculé d'après la dépense totale)	46·49 cts	$2.41	77·43 c.	42·65 cts.				55·29 cts.
Coût par heure du dragage actuel	$21.73	$21.73	$21.73	$21.73				$21.73
Espèce de matériaux	Glaise	Gravier, cailloux, tuf, glaise, roc.	Hardpan, boulders, glaissse.	Glaisse				
Ouvrage commencé	26 juin	9 août. 4 septembre.	15 août	1er octobre				
Ouvrage terminé	1er août	14 août. 28 septembre.	31 août	15 novembre.				

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	3 00	0·8	6 00	2·0			10 00	2·2							19 00	1·4
" " " de réparations	91 00	25·3	89 00	29·1	15 00	10·3	152 30	33·0							347 30	27·1
" " " d'approvisionnements de charbon	16 00	4·6	5 00	1·6	2 00	1·4	3 15	0·7							26 15	2·1
" " " " d'eau																
" " " de marées et de courants							8 00	1·7							8 00	0·6
" " " de nettoyage du matériel	5 30	1·5	5 00	1·6	2 00	1·4	8 00	1·7							20 30	1·6
" " " " des chaudières																
" " " d'inspection des chaudières					17 00	11·7									17 00	1·5
" " " de congés	10 00	2·8	10 00	3·4			10 00	2·2							30 00	2·5
" " " de retards des chalands et des remorqueurs	8 00	2·2					20 30	4·4							28 30	2·2
" " " de retards dans la réception des ordres			10 00	3·4											10 00	0·8
" " " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage			25 00	8·2	5 00	3·4	21 30	4·6							51 30	4·0
" " " de changement d'ouvrage	7 00	1·9	14 00	4·6			22 00	4·8							43 00	3·4
" " " de manque de charbon ou de fourniture	40 00	11·1			26 00	17·9									66 00	5·2
" " " de brouillard	15 00	4·2	52 00	17·1	9 00	6·2	14 00	3·2							90 00	7·1
Total du temps perdu	195 30	54·4	216 00	71·0	76 00	52·3	269 45	58·5							757 15	59·5
Total du temps pendant lequel on a dragué	164 30	45·6	89 00	29·0	69 00	47·7	193·15	41·5							515 45	40·5
" " " " aurait pu draguer	360 00	100	305 00	100	145 00	100	463 00	100							1273 00	100

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Eileen», toute la saison.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Aucun.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 18 mai.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Buckingham, P.Q.: 19 décembre 1912.
Remarques: La drague n'a pas pu commencer ses opérations plus à bonne heure parce que l'eau était trop haute.

ONTARIO ET QUEBEC—*Fin.*

Drague du Ministère, «No. 3», avec Matétiel Auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Fevrier.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs. c.	.....	1,838	8,484	6,143	2,517	4,235	7,020	3,785	.....	.....	.....	.....	34,022
Espéce de déblais	.....	Sable et glaise.	Sable et glaise.	Glaise, cailloux.	Cailloux, pierres, glaise sable, barge coulée	Cailloux, pierres, glaise, sable tuf.	Glaise, cailloux, pierre, tuf.	Sable, glaise, cailloux.	.....	.....	.....	.....	.....
		H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.					H. M.
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	150 00	250 00	270 00	270 00	250 00	270 00	200 00	.....	.....	.....	.....	1,660 00
Temps p. lequel on a d.	.....	44 30	175 00	160 00	107 30	169 00	163 00	119 30	.....	.....	.....	.....	938 30
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	42	48	38	24	25	43	32	.....	.....	.....	.....	36

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	317 16	420 65	520 00	520 00	649 35	670 00	633 88	525 00	104 36	144 35	50 00	881 89	5,436 64
Approvisionnement	64 50	184 72	165 00	176 33	207 80	221 60	187 46	166 15	105 46	1 70	.....	80 84	1,561 56
Charbon	234 65	.....	16 00	.....	509 55	277 35	8 57	218 23	.....	6 00	.....	336 63	1,606 98
Magasins et équipement	32 33	77 43	49 88	.....	.....	18 30	34 18	.....	10 38	72	.....	309 81	533 03
Dépenses éventuelles	5 00	25 65	30 74	7 21	3 00	28 85	37 58	4 80	18 06	23 50	1 70	167 79	353 88
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	125 00	.....	.....	.....	.....	125 00
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Répar. (comp. tous les item chargés aux rép. des vais. du minis.)	722 29	151 02	43 41	136 94	38 46	262 66	.....	224 40	185 00	140 97	98 72	278 48	2,282 35
Rép. extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	1,375 93	859 47	825 03	840 48	1,408 16	1,478 76	901 67	1,263 58	423 26	317 24	150 42	2,055 44	11,899 44

DÉPENSES FAITES A:

——	Grand-Nord.	Bout-de-l'Ile.	Riv.-du-Loup (en haut).	Caughnawaga	Dorval.	Dorion.	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires—drague et remorqueurs du ministère	1,241 72	1,029 28	317 16	709 13	1,777 30	362 05	.....	5,436 64
Provisions—drague et remorqueurs du ministère	356 65	295 64	91 10	203 69	510 49	103 99	.....	1,561 56
Combustible—drague et remorqueurs du ministère	367 03	304 24	93 75	209 61	525 34	107 01	.....	1,606 98
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère	121 74	100 91	31 10	69 52	174 26	35 50	.....	533 03
Dépenses éventuelles	80 83	67 00	20 64	46 15	115 69	23 57	.....	353 88

Eau—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	100 00	25 00	.....	.....	125 00
Quaiage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Réparations—drague et remorqueurs du ministère	521 29	432 10	133 15	297 70	746 13	151 98	.....	2,282 35
Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses totales, drague et remorqueurs du ministère	2,689 26	2,229 17	686 90	1,635 80	3,874 21	784 00	.....	11,899 44
" " remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses totales	2,689 26	2,229 17	686 90	1,635 80	3,874 21	784 10	.....	11,899 44
Verges cubes enlevées	10.062	6,403	2,160	1,082	11,896	2,419	.....	34,022
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	c 26.72	c.34·81	c.31·79	$1·51	c.32·56	c.32·41	.....	c.34·97
Coût par heure du dragage actuel	12.96	$12·96	$12·96	$13·38	$13·04	$12·96	.....	$13·09
Espèce de matériaux	Glaise, sable.	Glaise, cailloux sable.	Glaisse, sable.	Cailloux, pierre, tuf, glaisse, sable.	Glaisse, pierre cailloux, tuf, sable.	Glaise, pierre, cailloux, tuf, sable.	.....	.....
Ouvrage commencé	15 mai.....	29 juin.....	1er août.....	26 août.....	16 septembre.	11 novembre.	.....	.....
Ouvrage terminé	24 juin.....	25 juillet.....	16 août.....	12 septembre.	8 novembre..	23 novembre.	.....	.....

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	34 00	10·0	3 00	1·1	.....	.....	10 00	4·3	84 00	17·1	8 00	6·1	.....	.....	139 00	8·4
" " " de réparations	58 30	16·5	27 00	10·0	20 00	11·0	13 00	4·9	25 00	5·1	19 30	15·1	.....	.....	163 00	9·8
" " " d'approvisionnement de charbon	9 00	2·2	11 00	4·1	5 00	2·6	5 00	2·2	6 00	1·2	3 00	2·3	.....	.....	39 00	2·3
" " " " d'eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de marées et de courants	.....	.....	3 00	1·1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 00	0·2
" " " de nettoyage du matériel	4 30	1·3	5 00	1·9	1 00	0·5	3 00	1·6	6 00	1·2	2 00	1·5	.....	.....	21 30	1·3
" " " " des chaudières	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 00	2·0	.....	.....	.....	.....	10 00	0·6
" " " d'inspection des chaudières	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de congés	.....	.....	10 00	3·7	.....	.....	10 00	4·4	20 00	4·1	.....	.....	.....	.....	40 00	2·4
" " " de retards des chalands et des remorqueurs	10 00	2·9	.....	.....	81 00	42·3	.....	.....	.....	.....	17 00	13·1	.....	.....	108 00	6·6
" " " de retards dans la réception des ordres	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de remorquage et de prép. de l'ouvrage	10 00	2·9	30 00	11·1	30 00	15·8	61 00	26·5	10 00	2·0	10 00	7·7	.....	.....	151 00	9·1
" " " de changement d'ouvrage	6 30	1·8	9 00	3·3	.....	.....	4 30	1·9	15 00	3·1	6 00	4·6	.....	.....	41 00	2·5
" " " de manque de charbon ou de fourniture	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " diverses	10 00	2·9	.....	.....	.....	.....	5 00	2·2	17 00	3·6	4 00	3·1	.....	.....	36 00	2·2
Total du temps perdu	142 30	42·5	98 00	36·3	137 00	72·2	111 30	48·0	193 00	39·4	69 30	53·5	.....	.....	751 30	45·4
Total du temps pendant lequel on a dragué	207 30	57·5	172 00	63·7	53 00	27·8	118 30	52·0	297 00	60·6	60 30	46·5	.....	.....	908 30	54·6
" " " " aurait pu draguer	350 00	100	270 00	100	190 00	100	230 00	100	490 00	100	130 00	100	.....	.....	1660 00	100

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Mina G.», du 15 mai au 14 sep. à Grand-Nord, Bout-de-l'Ile, Rivière-du-Loup (en haut),.. et Caughnawaga; du 30 septembre au 19 octobre et du 4 au 9 novembre, à Dorval. Remorqueur «Alva», du 16 au 28 sep., du 21 octobre au 2 novembre et du 11 au 23 novembre, à Dorval.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Aucun.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 4 mai.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Ottawa, Ont.: 6 décembre 1912.

ONTARIO ET QUEBEC—*Suite*

Drague du Ministère, «No. 5», avec Outillage Auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs. c.	.....	4,342	10,770	11·548	9,140	8,241	10,746	10,027	.....	.....	.....	.....	64,814
Espèce de déblais	.....	Sable, alluvions, glaise matière végétale.	Glaise, sable, gravier.	Matière végétale, argile, sable.	Matière végétale, glaise, tuf.	Glaise, matière végétale, sable.	Glaise, matière végétale, alluvions.	Glaise, matière végétale, alluvions.	.....	.....	.....	.....	.....
		H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.					H. M.
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	170 00	250 00	270 00	270 00	250 00	270 00	260 00	.....	.....	.....	.....	1,740 00
Temps pendant lequel on a dragué	.....	76 00	168 00	170 00	157 00	101 00	178 30	184 00	.....	.....	.....	.....	1,034 30
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	57 00	64 00	68 00	58 00	81 00	60 00	54 00	.....	.....	.....	.....	62 00

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	403 33	544 03	523 83	580 81	526 60	581 90	564 37	566 14	127 58	101 61	.....	796 34	5,316 54
Approvisionnement	110 33	162 14	115 00	128 02	260 68	162 50	165 00	169 50	37 26	20 28	.....	47 17	1,377 88
Charbon	52 15	73 53	450 26	7 00	973 89	445 60	.....	183 40	174 15	.....	.....	7 00	2,366 98
Magasins et équipement	27 73	151 70	59 50	.....	171 98	67 32	.....	9 28	1 50	16 54	.....	155 29	660 84
Dépenses éventuelles	8 44	10 20	7 15	45 00	1 50	3 15	3 00	15 52	56 91	8 03	.....	270 19	429 09
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage	.....	.....	5 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 00
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rép. (c. tous les ite. ch. aux rép. des v. du m).	3,199 95	581 62	306 18	233 44	618 72	222 50	302 77	82 70	347 55	3 83	55 17	89 31	6,043 74
Répar. extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	3,801 93	1,523 22	1,466 92	994 27	2,553 37	1,482 97	1,035 14	1,026 54	744 95	150 29	55 17	1,365 30	16,200 07

DÉPENSES FAITES À:

——	Hamilton, Ont.							Totaux.
	$ c.							$ c.
Salaires—drague et remorqueurs du ministère	5,316 54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,316 54
Provisions —drague et remorqueurs du ministère	1,377 88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,377 88
Combustible—drague et remorqueurs du ministère	2,366 98	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,366 98
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère	660 84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	660 84
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère	429 09	.....	.....	.....	.....	.....	.....	429 09
Eau—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du ministère	5 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 00

Quaiage—drague et remorqueurs du ministère								
Réparations—drague et remorqueurs du ministère	6,043 74							6,043 74
Réparations extraordinairees—drague et remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales, drague et remorqueurs du ministère	16,200 07							16,200 07
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	16,200 07							16,200 07
Verges cubes enlevées	64,814							64,814
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	24·99 c.							24·99 c.
Coût par heure du dragage actuel	$15.65							$15.65
Espèce de matériaux	Sable, alluvions, glaise, matière végétale, sable, tuf.							
Ouvrage commencé	14 mai							
Ouvrage terminé	30 nov							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H	M	% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.	H	M	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	121	00	6·9													121	00	6·9
" " " de réparations	325	30	18·8													325	30	18·8
" " " d'approvisionnements de charbon	32	30	1·9													32	30	1·9
" " " " d'eau																		
" " " de marées et de courants																		
" " " de nettoyage du matériel	26	30	1·6													26	30	1·6
" " " " des chaudières	37	00	2·1													37	00	2·1
" " " d'inspection des chaudières	13	00	0·7													13	00	0·7
" " " de congés	60	00	3·4													60	00	3·4
" " " de retards des chalands et des remorqueurs	16	00	0·9													16	00	0·9
" " " de retards dans la réception des ordres																		
" " " de remorquage et de prép. de l'ouvrage	11	00	0·6													11	00	0·6
" " " de changement d'ouvrage	49	30	2·8													49	30	2·8
" " " de manque de charbon ou de fourniture																		
" " " diverses	13	30	0·8													13	30	0·8
Total du temps perdu	705	30	40·5													705	30	40·5
Total du temps pendant lequel on a dragué	1,034	30	59·5													1,034	30	59·5
" " " " aurait pu draguer	1,740	00	100													1,740	00	100

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Du 13 au 18 mai, remorqueur «Peel», à Hamilton; remorqueur «Sir John» toute la saison.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Aucun.
Date à laquelle la drague a commencè son travail: 11 mai 1912.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Port Dalhousie, Ont., 21 décembre 1912.

ONTARIO ET QUEBEC—*Suite.*

Drague du Ministère, «No. 6», avec Outillage Auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs. c.	.....	1,083	115	5,993	2,215	2,911	2,181	1,571	.....	.....	.....	.....	16,069
Espèce de déblais	.....	Cailloux, glaise.	Gravier, cailloux, tuf.	Cailloux, pierre, glaise, tuf.	Cailloux, pierre, tuf.	Cailloux, pierre, gravier.	Cailloux, pierre, gravier.	Cailloux. pierres, gravier.	Cailloux,	.....	.....	.....	.....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	H. M. 190 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 270 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 140 00	H. M.	.....	.....	.....	H. M. 1,640 00
Temps pendant lequel on a dragué	.....	88 30	10 00	188 30	155 00	154 30	148 00	96 00	.....	.....	.....	.....	840 30
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	12	11	32	14	19	15	16	.....	.....	.....	.....	19

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	236 16	333 17	160 00	302 95	320 00	330 33	291 23	322 39	15 16	44 36	49 99	594 63	3,001 37
Approvisionnement	31 50	117 98	87 13	113 85	105 00	89 00	78 39	120 50	19 37	1 69	.....	30 68	795 09
Charbon	95 00	.....	.....	40 07	.....	.....	.....	.....	147 27	.....	.....	218 44	500 78
Magasins et équipement	46 69	4 00	84 40	37 47	54 92	.....	81 31	.....	.....	.....	.....	154 10	462 89
Dépenses éventuelles	.....	21 00	8 70	2 70	3 60	2 40	37 58	36 25	32 55	.....	.....	170 56	315 34
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	700 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	700 00
Rép. (co. tous les item ch. aux rép. des vaiss. du ministère)	460 82	150 00	637 23	287 91	188 03	26 04	72 14	.....	648 00	380 45	544 84	239 57	3,635 03
Répar. extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	1,570 17	627 15	977 46	784 95	671 55	447 77	560 65	479 14	862 35	426 50	594 83	1,407 98	9,410 50

DÉPENSES FAITES À:

——	St-Lambert, Qué.	Riv. des Prairies, Qué.						Totaux.
	$ c.	$ c.						$ c.
Salaires—drague et remorqueurs du ministère	316 03	2,685 34	.....	.....	.....	.....	.....	3,001 37
Provisions—drague et remorqueurs du ministère	83 72	711 37	.....	.....	.....	.....	.....	795 09
Combustible—drague et remorqueurs du ministère	52 73	448 05	.....	.....	.....	.....	.....	500 78
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère	48 74	414 15	.....	.....	.....	.....	.....	462 89
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère	33 20	282 14	.....	.....	.....	.....	.....	315 34

Eau—drague et remorqueurs du ministère								
Pilotage et remorquage—drague et remorquerus du ministère								
Quaiage—drague et remorqueurs du ministère								
Réparations—drague et remorqueurs du ministère	382 75	3,252 28						3,635 03
Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	700 00							700 00
Dépenses totales, drague et remorqueurs du ministère	917 17	7,793 33						8,710 50
" " remorqueurs loués	700 00							700 00
Dépenses totales	1,617 17	7,793 33						9,410 50
Verges cubes enlevées	1,083	14,986						16,069
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	$1 49	52·00 c.						58·56 c.
Coût par heure du dragage actuel	$18.27	$10.36						$11.19
Espèce de matériaux	Cailloux, et gravier.	Cailloux, pierres, glaise, tuf, roc, gravier.						
Ouvrage commencé	10 mai	25 juin						
Ouvrage terminé	28 mai	16 nov						

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H	M	% du total.	H	M	% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.	H	M	% du total
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	65	00	20·3	151	00	11·4											216	00	13·1
" " " de réparations	120	00	37·5	112	00	8·5											232	00	14·1
" " " d'approvisionnements de charbon	3	00	0·9	21	00	1·5											24	00	1·4
" " " " d'eau																			
" " " de marées et de courants				30	00	2·3											30	00	1·8
" " " de nettoyage du matériel	1	30	0·5	10	00	0·8											11	30	0·7
" " " " des chaudières				10	00	0·8											10	00	0·6
" " " d'inspection des chaudières																			
" " " de congés				10	00	0·8											10	00	0·6
" " " de retards des chalands et des remorqueurs	20	00	6·2	4	00	0·3											24	00	1·5
" " " de retards dans la réception des ordres																			
" " " de remorquage et de prép. de l'ouvrage	22	00	6·9	70	00	5·3											92	00	5·6
" " " de changement d'ouvrage				94	00	7·1											94	00	5·7
" " " de manque de charbon ou de fourniture																			
" " " diverses				56	00	4·2											56	00	3·4
Total du temps perdu	231	30	72·3	568	00	43·0											499	30	48·5
Total du temps pendant lequel on a dragué	88	30	27·7	752	00	57·0											840	30	51·5
" " " " aurait pu draguer	320	00	100	1320	00	100											1640	00	100

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Aucun.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Aucun.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 2 mai 1912.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Ottawa, Ont.: 4 décembre 1912.
Remarques: La drague a jeté les déblais par-dessus bord, toute la saison. Les causes diverses comprennent; équipage incomplet, du minage et du retard pour se procurer de la dynamite.

ONTARIO ET QUEBEC—*Suite.*

Drague du Ministère, «Ottawa», avec Matériel Auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs. c.	.....	11,266	24,404	19,964	4,760	1,458	9,176	7,686	.....	.....	.....	.....	71,714
Espèce de déblais	.....	Sable.	Sable et glaise.	Sable.	Tuf, cailloux.	Tuf, cailloux.	Tuf, roc, cailloux.	Roc, sable, glaise.	.....	.....	.....	.....	.....
		H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.					H. M.
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	186 00	250 00	270 00	270 00	250 00	270 00	170 00	.....	.....	.....	.....	1,666 00
Temps pen. leq. on a dr.	.....	68 00	166 30	138 00	99 00	50 00	45 00	58 00	.....	.....	.....	.....	624 30
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	165 00	147 00	145 00	48 00	29 00	48 00	132 00	.....	.....	.....	.....	115 00

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	843 51	972 09	1,076 84	832 11	979 03	642 53	1,030 66	993 33	204 20	563 42	245 16	891 90	9,274 78
Approvisionnement	273 16	341 50	322 00	273 85	319 80	200 00	329 03	335 65	11 13	154 35	.....	147 58	2,708 05
Charbon	.....	.....	1,629 36	596 17	.....	1,730 80	70 74	308 57	.....	1,763 08	.....	35 03	6,133 75
Magasins et équipement	48 25	23 65	549 30	274 27	219 76	372 84	184 58	188 27	4 07	8 10	.....	312 78	2,185 87
Dépenses éventuelles	18 46	8 68	405 63	.....	28 48	.....	10 00	45 49	39 00	49 70	.....	171 41	776 85
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	155 20	6 40	.....	.....	.....	.....	161 60
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	133 00	.....	.....	5 00	.....	.....	.....	13 00
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	125 00
Rép. (c. t. les item ch. aux rép. des vais. du m.)	955 26	.....	2,443 34	1,336 69	1,214 63	758 48	60 55	269 26	807 09	3 18	446 07	632 67	8,927 22
Répar. extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	2,138 64	1,345 92	6,426 47	3,313 09	2,761 70	3,837 65	1,840 76	2,146 97	1,070 49	2,541 83	691 23	2,191 37	30,306 12

DÉPENSES FAITES À:

——	Batiscan, Qué.	Baie St-Paul, Qué.	Québec, Qué.					Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.					
Salaires—drague et remorquuers du ministère	5,532 19	2,599 02	1,143 57	.....	.....	.....	.....	9,274 78
Provisions—drague et remorqueurs du ministère	1,615 29	758 86	333 90	.....	.....	.....	.....	2,708 05
Combustible—drague et remorqueurs du ministère	3,658 64	1,178 83	756 28	.....	.....	.....	.....	6,133 75
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère	1,303 82	612 53	269 52	.....	.....	.....	.....	2,185 87
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère	463 37	217 69	95 79	.....	.....	.....	.....	776 85
Eau—drague et remorqueurs du ministère	96 39	45 28	19 93	.....	.....	.....	.....	161 60
Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du ministère	7 76	3 64	1 60	.....	.....	.....	.....	13 00

Quaiage—drague et remorqueurs du ministère								
Réparations—drague et remorqueurs du ministère	5,324 89	2,501 63	1,100 70					8,927 22
Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs		125 00						125 00
Dépenses totales, drague et remorqueurs du ministère	18,002 35	8,457 48	3,721 29					30,181 12
" " remorqueurs loués		125 00						125 00
Dépenses totales	18,002 35	8,582 48	3,721 29					30,306 12
Verges cubes enlevées	55,634	6,860	9,220					71,714
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	32·35 cts.	$1.25	40·36 cts.					42·25 cts.
Coût par heure du dragage actuel	$48.32	1?49·04	$48.32					$48.54
Espèce de matériaux	Sable et glaise.	Tuf et cailloux.	Sable, glaise et roc.					
Ouvrage commencé	11 mai.	3 août	28 oct.					
Ouvrage terminé	23 juillet	14 oct.	29 nov.					

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.	H M	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	31 30	4·9	108 00	15·0	73 00	23·6									212 30	13·6
" " " de réparations	73 30	11·6	216 00	30·0	16 00	5·2									305 30	18·4
" " " d'approvisionnements de charbon	29 00	4·6	28 00	3·9	27 00	8·7									84 00	5·2
" " " " d'eau																
" " " de marées et de courants	2 00	0·3	147 00	20·4	38 00	12·3									187 00	11·7
" " " de nettoyage du matériel	4 00	0·6	2 00	0·3	8 00	2·6									14 00	0·7
" " " " des chaudières	2 00	0·3													2 00	0·2
" " " d'inspection des chaudières																
" " " de congés	10 00	1·6			10 00	3·2									20 00	1·2
" " " de retards des chalands et des remorqueurs	81 00	12·8	13 00	1·8	23 00	7·4									117 00	6·0
" " " de retards dans la réception des ordres					10 00	3·2									10 00	0·6
" " " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage	7 00	1·1	31 00	4·3	20 00	6·5									58 00	3·6
" " " de changement d'ouvrage	16 30	2·6			2 00	0·6									18 30	1·1
" " " de manque de charbon ou de fourniture	7 00	1·1													7 00	0·4
" " causes diverses					6 00	1·9									6 00	0·3
Total du temps perdu	263 30	41·5	545 00	75·7	233 00	75·2									1041 30	63·0
Total du temps pendant lequel on a dragué	372 30	58·5	175 00	24·3	77 00	24·8										
															624 30	37·0
" " " " aurait pu draguer	636 00	100	720 00	100	310 00	100									1666 00	100

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Moniteur», toute la saison.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur appartenant à John S. Thom, 18 mai à Québec, 24 juillet, pour remorquer la drague à Batiscan; remorqueur «Belle», 24 octobre, à Québec.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 8 mai.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Québec, P.Q.: 14 décembre.

ONTARIO ET QUEBEC—*Suite.*

Drague du Ministère, «Ontario», avec Outillage Auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs. c.	.....	1,200	9,400	11,350	10,000	6,750	5,490	3,000	3,150	.....	.....	.....	50,340
Espèce de déblais	.....	Sable et glaise.	Sable et glaise.	Glaise, gravier.	Gravier, sable, glaise alluvion.	Glaise, alluvion sable.	Sable, glaise, épave d'une barge.	Epave d'une barge, glaise	Glaise	.....	.....	.....	.....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	H. M. 40 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 270 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 260 00	H. M. 60 00	.....	.....	.....	H. M. 1,670 00
Temps pen. leq. on a dr.	.....	23 00	108 30	168 00	139 00	89 30	76 30	48 00	40 00	.....	.....	.....	692 30
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	52	87	67	72	76	72	63	79	.....	.....	.....	73

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	396 50	486 37	535 00	571 25	519 19	510 69	493 22	442 22	272 50	149 51	50 00	563 55	4,990 00
Approvisionnement	142 00	168 26	165 00	168 25	158 71	114 85	31 94	241 41	86 36	10 41	153 23	194 02	1,634 44
Charbon	.....	89 40	122 80	117 00	124 75	385 23	53 92	144 90	121 82	.....	.....	.....	1,159 82
Magasins et équipement	3 90	.....	134 15	25 07	40 30	35 97	105 23	54 53	7 73	134 44	.....	89 79	631 08
Dépenses éventuelles	.....	.....	27 66	75 00	11 15	5 75	13 37	17 85	63 82	24 85	.....	283 37	522 82
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	22 00	.....	204 00	.....	.....	.....	.....	130 39	356 39
Rép. (c. t. les item ch. aux rép. des vais. du m.)	288 91	309 92	101 26	2,348 96	158 06	8 00	127 29	167 25	103 25	65 18	.....	21 60	3,699 68
Répar. extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	831 31	1,053 95	1,085 87	3,305 53	1,034 16	1,060 49	1,028 97	1,068 16	655 48	384 36	203 23	1,282 72	12,994 23

DÉPENSES FAITES À:

—	Riv. Thames	Sarnia.	Courtright.	Wallaceburg.	Belle River.	Windsor.		Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires—drague et remorqueurs du ministère	1,041 24	1,714 98	713 37	241 38	673 74	605 29	.....	4,990 00
Provisions—drague et remorqueurs du ministère	341 05	561 72	233 66	79 07	220 68	198 26	.....	1,634 44
Combustible—drague et remorqueurs du ministère	242 01	398 60	165 81	56 11	156 60	140 69	.....	1,159 82
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère	131 68	216 89	90 22	30 53	85 21	76 55	.....	631 08
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère	109 09	179 69	74 74	25 30	70 58	63 42	.....	522 82
Eau—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague et remorqueurs du ministère								
Réparations—drague et remorqueurs du ministère	771 99	1,271 52	528 91	178 97	499 53	448 76		3,699 68
Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	22 00				204 00	130 39		356 39
Dépenses totales, drague et remorqueurs du ministère	2,637 06	4,343 40	1,806 71	611 36	1,706 34	1,532 97		12,637 84
" " remorqueurs loués	22 00				204 00	130 39		356 39
Dépenses totales	2,659 06	4,343 40	1,806 71	611 36	1,910 34	1,663 36		12,994 23
Verges cubes enlevées	10,400	15,850	9,050	1,900	8,090	5,050		50,340
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	c.25·57	c.27·40	c.19·96	c.32·17	c.23·61	c.32·93		c.25·81
Coût par heure du dragage actuel	$18·40	$18·23	$18·26	$18·24	$20·43	$19·80		$18·76
Espèce de matériaux	Sable et glaise.	Sable, glaise, gravier.	Glaise	Alluvion, sable.	Sable et glaise.	Glaise, épave d'une barge.		
Ouvrage commencé	28 mai–9 sept.	29 juin	19 août–3 déc.	29 août	18 sept.	24 oct.		
Ouvrage terminé	22 juin–11 sept.	15 août	27 août–7 déc.	4 sept.	8 oct.	15 nov.		

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	119 30	41·2	20 00	4·3							34 00	14·8	25 00	5·9			198 00	11·9
" " " de réparations	4 00	1·4	80 00	17·1	20 00	10·5					39 00	17·0	89 00	21·2			232 00	13·9
" " " d'approvisionnements de charbon			14 00	3·0	7 00	3·7	5 00	7·2	14 00	6·1	5 00	1·2					45 00	2·7
" " " " d'eau																		
" " " de marées et de courants			10 00	2·1													10 00	0·6
" " " de nettoyage du matériel			1 00	0·2	1 00	0·5	1 00	1·4									3 00	0·2
" " " " des chaudières													10 00	2·4			10 00	·6
" " " d'inspection des chaudières			5 00	1·1									15 00	3·6			20 00	1·2
" " " de congés			10 00	2·1			10 00	14·3					10 00	2·4			30 00	1·8
" " " de retards des chalands et des remorqueurs			6 00	1·3			1 00	1·4	12 30	5·4	5 00	1·2					24 30	1·5
" " " de retards dans la réception des ordres			1 00	0·2													1 00	
" " " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage	20 00	6·9	50 00	10·6	50 00	26·4	5 00	7·2	15 00	6·5	10 00	2·4					150 00	9·0
" " " de changement d'ouvrage	2 00	0·7	13 00	2·8	5 00	2·6	4 30	6·4	2 00	0·9	24 00	5·7					50 30	3·0
" " " de manque de charbon ou de fourniture					3 00	1·6											3 00	0·2
" " " diverses			22 00	4·7	5 00	2·6	10 00	14·3	20 00	8·7	143 00	34·0					200 00	11·9
Total du temps perdu	145 30	50·2	232 00	49·5	91 00	47·9	36 30	52·2	136 30	59·4	336 00	80·0					977 30	58·5
Total du temps pendant lequel on a dragué	144 30	49·8	238 00	50·5	99 00	52·1	33 30	47·8	93 30	40·6	84 00	20·0					692 30	41·5
" " " " aurait pu draguer	290 00	100	470 00	100	190 00	100	70 00	100	230 00	100	420 00	100					1670 00	100

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «St. Paul», du 27 mai au 10 sept., à rivière Thames, Sarnia, Courtright; du 10 oct. au 7 déc., à Belle River, Windsor et Courtright.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «W. Y. Rooney», 14 mai, à rivière Thames; du 11 au 30 sep., à Belle River; du 1er au 9 oct., à Windsor, Ont.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 21 mai 1912.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Sarnia, Ont.: 20 décembre 1912.

Remarques: Causes diverses—Jeannette Creek: équipage incomplet; Windsor: minage d'un caisson, arrachage de pilotis et équipage incomplet.

ONTARIO ET QUEBEC—*Suite.*

Drague du Ministère, «Progress», avec Outillage Auxiliaire.

	Avri.	Mai.	Juin.	Juillet	Août	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs. c.	.....	12,526	10,927	22,808	23,897	24,230	8,502	400	.....	.....	.....	.....	103,293
Espèce de déblais	.....	Gravier, cailloux, sable et glaise.	Gravier, cailloux et glaise.	Glaise et cailloux.	Glaise et cailloux.	Glaise et cailloux.	Glaise et cailloux.	Glaise.	.....	.....	.....	.....	.....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	H. M. 228 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 270 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 30 00	.....	.....	.....	.....	H. M. 1,568 00
Temps p. leq. on a drag.	.....	122 00	97 00	164 00	214 00	215 00	74 00	10 00	.....	.....	.....	.....	896 00
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	102	112	139	112	11-	114	40	.....	.....	.....	.....	115

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	535 32	1,162 02	843 56	1,062 03	1,186 17	1,145 00	1,154 20	563 75	52 00	.....	100 00	951 13	8,755 18
Approvisionnement	89 67	435 46	250 88	348 38	360 00	360 00	365 95	167 50	.....	.....	.....	213 90	2,591 74
Charbon	247 00	.....	.....	.....	2,082 89	603 84	1,207 04	27 00	-172 43	182 78	165 31	167 82	4,856 11
Magasins et équipement	187 59	240 77	435 39	63 72	311 31	.....	196 09	4 52	12 28	31 70	.....	285 29	1,768 66
Dépenses éventuelles	24 63	14 50	76 25	0 35	28 05	9 10	11 05	6 55	117 45	11 25	.....	208 45	567 63
Eau	.....	.....	.....	35 00	100 10	122 85	113 05	25 90	.....	.....	51 10	.....	448 00
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	15 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rép. (c. t. les item char. a. rép. d. vais. du min.)	403 94	173 47	2,487 15	250 89	212 90	430 84	834 21	540 60	1,097 25	304 69	1,520 95	928 05	9,184 94
Répar. extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	1,488 15	2,026 22	4,093 23	1,760 37	4,296 42	2,671 63	3,881 59	1,395 82	1,451 41	530 42	1,837 36	2,754 64	28,187 26

DÉPENSES FAITES À:

——	Longueuil, Qué.	Rimouski, Qué.	Québec, Qué.					Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.					$ c.
Salaires—drague et remorqueurs du ministère	1,778 40	6,879 07	97 71	.....	.....	.....	.....	8,755 18
Provisions—drague et remorqueurs du ministère	526 45	2,036 37	28 92	.....	.....	.....	.....	2,591 74
Combustible	986 40	3,815 52	54 19	.....	.....	.....	.....	4,856 11
Combustible—drague et remorqueurs du ministère	359 26	1,389 66	19 74	.....	.....	.....	.....	1,768 66
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère	115 30	446 00	6 33	.....	.....	.....	.....	567 63
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère	91 00	352 00	5 00	.....	.....	.....	.....	448 00
Eau—drague et remorqueurs du ministère	3 04	11 78	0 18	.....	.....	.....	.....	15 00

Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du minintère								
Quaiage—drague et remorqueurs du ministère								
Réparations—drague et remorqueurs du ministère	1,865 69	7,216 73	102 52					9,184 94
Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales, drague et remorqueurs du ministère	5,725 54	22,147 13	314 59					28,187 26
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	5,725 54	22,147 13	314 59					28,187 26
Verges cubes enlevées	18,832	84,061	400					103,293
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	30·40 c.	26·34 c.	78·64 c.					27·28 c.
Coût par heure du dragage actuel	$31.45	$31.45	$31.45					$31.45
Espèce de matériaux	Gravier, cailloux, sable et glaise.	Glaise et cailloux.	Glaise et cailloux.					
Ouvrage commencé	7 mai	25 juin	4 nov					
Ouvrage terminé	10 juin	18 oct	4 nov					

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H	M	% du total.	H	M	% du total	H	M	% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.			% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	20	00	5·6	159	00	14·7												179	00	11·5
" " " de réparations	105	00	29·4	55	00	5·1	7	00	5·4									167	00	10·6
" " " d'approvisionnements de charbon	12	00	3·4	56	00	5·2	4	00	3·1									72	00	4·6
" " " " d'eau																				
" " " de marées et de courants							10	00	7·7									10	00	0·6
" " " de nettoyage du matériel	6	00	1·7	8	00	0·7												14	00	0·9
" " " " des chaudières				10	00	0·9	10	00	7·7									20	00	1·3
" " " d'inspection des chaudières	10	00	2·8															10	00	0·6
" " " de congés																				
" " " de retards des chalands et des remorqueurs	0	30		7	00	0·6												7	30	0·5
" " " de retards dans la réception des ordres																				
" " " de remorquage et de prép. de l'ouvrage	8	00	2·2	50	00	4·7	86	00	66·1									144	00	9·2
" " " de changement d'ouvrage	10	00	2·8				3	00	2·3									13	00	0·8
" " " de manque de charbon ou de fourniture																				
" " " de brouillard				31	00	2·9												31	00	1·9
" " " diverses	4	30	1·3															4	30	0·3
Total du temps perdu	176	00	49·2	376	00	34·8	120	00	92·3									672	00	42·8
Total du temps pendant lequel on a dragué	182	00	50·8	704	00	65·3	10	00	7·7									896	00	57·2
" " " " aurait pu draguer	358	00	100	1080	00	100	130	00	100									1568	00	100

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Wetherbie», toute la saison.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: 29 juin, remorqueur Alma, Longueuil.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 3 mai 1912.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement au bassin de radoub de Lévis, P.Q.: 30 mai 1912.

ONTARIO ET QUEBEC—*Suite.*

Drague du Ministère, «Québec», avec Outillage Auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Débl. enlev., vgs.cubes.	6,600	21,580	37,185	41,119	39,354	28,364	40,916	36,360	5,880	.....	.....	.....	257,358
Espèce de déblais.....	Alluvion.	Vase et glaise.	Glaise.....	Glaise, gumbo, tuf.	Gumbo, glaise, vase.	Gumbo, glaise, vase.	Gl., gumbo, v. matière végétale.	Glaise, va. matière végétale.	Vase.	.....	.....	.....	.....
	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.				H. M.
Temps pendant lequel on aurait pu draguer..	130 00	270 00	250 00	270 00	270 00	250 00	270 00	260 00	100 00	.....	.....	.....	2,070 00
T. pend. leq. on a drag.	28 00	72 30	135 00	162 00	155 45	108 00	179 15	149 00	24 30	.....	.....	.....	1,014 00
Nombre de vgs cubes dragguées par heure....	235 00	297 00	277 00	252 00	252 00	263 00	228 00	244 00	240 00	.....	.....	.....	253 00

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires.....	1,132 50	1,159 67	1,160 05	1,162 62	1,192 33	669 81	1,291 16	1,205 49	1,139 98	135 36	50 00	1,395 88	11,695 85
Approvisionnement.....	350 00	358 07	364 80	345 97	364 24	193 52	339 19	343 50	319 36	12 58	.....	249 68	3,240 91
Charbon.....	.....	.....	954 18	689 40	1,063 60	619 90	758 56	739 13	345 80	183 40	7 00	218 03	5,579 00
Magasins et équipement	13 08	119 37	356 20	70 55	234 71	417 44	112 71	255 55	27 24	134 66	267 84	214 88	2,224 23
Dépenses éventuelles...	47 55	.....	65 92	12 01	16 90	6 16	32 09	17 46	58 12	7 15	16 06	277 32	556 74
Eau.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs.	.....	.....	894 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	894 20
Rép (c. t. les item char. aux rép. d. vais.du min.)	2,414 08	37 63	240 90	4 57	520 72	847 92	309 22	52 11	121 03	136 78	994 62	764 36	6,443 94
Répara. extraordinaires.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	3,957 21	1,674 74	4,036 25	2,285 12	3,392 50	2,754 75	2,842 93	2,613 24	2,011 53	609 93	1,335 52	3,121 15	30,634 87

DÉPENSES FAITES À:

——	Port Burwell.	Hamilton.						
	$ c.	$ c.						$ c.
Salaires—drague et remorqueurs du ministère.....	322 96	11,372 89	.....	.....	.....	.....	.....	11,695 85
Provisions—drague et remorqueurs du ministère.....	89 49	3,151 42	.....	.....	.....	.....	.....	3,240 91
Combustible—drague et remorqueurs du ministère.....	154 06	5,424 94	.....	.....	.....	.....	.....	5,579 00
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère.....	61 42	2,162 81	.....	.....	.....	.....	.....	2,224 23
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère.....	15 38	541 36	.....	.....	.....	.....	.....	556 74
Eau—drague et remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotag eet remorquage—drague et remorqueurs du ministère.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Quaiage—drague et remorqueurs du ministère								
Réparations—drague et remorqueurs du ministère	177 94	6,266 00						6,443 94
Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs		894 20						894 20
Dépenses totales, drague et remorqueurs du ministère	821 25	28,919 42						29,740 67
" " remorqueurs loués		894 20						894 02
Dépenses totales	821 25	29,813 62						30,634 87
Verges cubes enlevées	6,600	250,758						257,358
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	$0·124	$0·118						$0·119
Coût par heure du dragage actuel	$29·33	$30·23						$30·21
Espèce de matériaux	Gumbo et alluvions.	Vase, glaise, gumbo, tuf et matière végétale.						
Ouvrage commencé	16 avril	6 mai						
Ouvrage terminé	25 avril	12 déc.						

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H	M	% du total.	H	M	% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.	H	M	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	57	00	51·7	174	15	8·9											231	15	11·1
" " " de réparations				272	15	13·9											272	15	13·2
" " " d'approvisionnements de charbon				52	00	2·6											52	00	2·5
" " " " d'eau																			
" " " de marées et de courants																			
" " " de nettoyage du matériel				29	30	1·5											29	30	1·4
" " " " des chaudières				10	00	0·5											10	00	0·5
" " " d'inspection des chaudières				17	00	0·6											17	00	0·8
" " " de congés				60	00	3·6											60	00	3·0
" " " de retards des chalands et des remorqueurs	4	00	3·6	112	00	5·7											116	00	5·6
" " " de retards dans la réception des ordres																			
" " " de remorquage et de prép. de l'ouvrage	10	00	9·1	77	00	3·9											87	00	4·2
" " " de changement d'ouvrage	7	00	6·5	103	00	5·2											110	00	5·3
" " " de manque de charbon ou de fourniture				5	00	0·2											5	00	0·2
" " " diverses	4	00	3·6	62	00	3·1											66	00	3·2
Total du temps perdu	82	00	74·5	974	00	49·7											1056	00	51·0
Total du temps pendant lequel on a dragué	28	00	25·5	986	00	50·3											1014	00	49·0
" " " " aurait pu draguer	110	00	10·0	1960	00	10·0											2070	00	10·0

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Peel», toute la saison.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Winner», 30 avril; remorqueur appartenant à la Welland Canal Tug Co., remorquage à Hamilton.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 13 avril.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Hamilton, Ont.: 23 déc. 1912.
Remarques: Divers à Hamilton: arrachage de pilotis; ouvrage privé pour J. Battle.

ONTARIO ET QUEBEC—*Suite.*

Drague du Ministère, «Ontario», avec Outillage Auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux
Déblais enlev, vgs. cub.	.....	1,054	5,069	2,479	7,141	2,923	4,884	629	.....	.....	.....	.....	24,179
Espèces de déblais	.....	Glaise.	Glaise.	Glai. et sab.	Glai. et sab.	Glaise.	Glaise.	Glaise.	.....	.....	.....	.....	.....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	H. M. 90 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 270 00	H. . 250 00	H. M. 270 00	H. M. 130 00	.....	.....	.....	.....	H. M. 1,530 00
Temps pen. leq. on a dr.	.....	50 00	175 00	89 00	218 00	104 00	169 00	37 00	.....	.....	.....	.....	842 00
Nombre de vgs. cubes. draguées par heure	.....	22 00	29 00	28 00	33 00	28 00	29 00	17 00	.....	.....	.....	.....	28 00

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	377 66	535 00	535 00	535 00	535 00	231 83	523 70	535 00	34 19	69 68	.....	341 21	4,253 27
Approvisionnement	54 00	170 32	180 00	182 25	180 00	78 00	175 16	180 00	9 68	58 25	.....	.....	1,267 66
Charbon	.....	.....	477 20	.....	.....	768 66	.....	.....	417 79	45 33	.....	2 03	1,711 01
Magasins et équipement	.....	34 12	4 50	11 68	55 51	.....	4 15	6 00	.....	23 57	.....	196 65	336 18
Dépenses éventuelles	4 32	51 00	33 00	4 60	3 00	.....	.....	.....	41 31	.....	.....	117 41	254 64
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	165 00	15 00	.....	.....	.....	.....	180 00
Rép. (c. t. les item ch. aux rép. des v.du min.)	76 79	11 32	24 51	5 05	12 10	801 38	71 51	117 70	100 26	734 94	432 59	601 77	2,989 92
Réparations extraord.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	512 77	801 76	1,254 21	738 58	785 61	1,879 97	939 52	853 70	603 23	931 77	432 59	1,259 07	10,992 68

DÉPENSES FAITES À:

——	Haileybury, Ont.	New-Liskeard Ont.						Totaux.
	$ c.	$ c.						$ cts.
Salaires—drague et remorqueurs du ministère	3,023 25	1,230 02	.....	.....	.....	.....	.....	4,253 27
Provisions—drague et remorqueurs du ministère	901 06	366 60	.....	.....	.....	.....	.....	1,267 66
Combustible—drague et remorqueurs du ministère	1,216 20	494 81	.....	.....	.....	.....	.....	1,711 01
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère	238 96	97 22	.....	.....	.....	.....	.....	336 18
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère	181 00	73 64	.....	.....	.....	.....	.....	254 64
Eau—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Réparations—drague et remorqueurs du ministère	2,125 26	864 66	.....	.....	.....	.....	.....	2,989 92

Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	180 00							180 00
Dépenses totales, drague et remorqueurs du ministère	7,685 73	3,126 95						10,812 68
" " remorqueurs loués	180 00							180 00
Dépenses totales	7,865 73	3,126 95						10,992 68
Verges cubes enlevées	17,112	7,067						24,179
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	45·96 c.	44·24 c.						45·46 c.
Coût par heure du dragage actuel	$13.14	$12.84						$13.05
Espèce de matériaux	Sable et glais.	Glaise						
Ouvrage commencé	22 mai, 30 juill. 16 sept.	13 sept.						
Ouvrage terminé	12 juin, 4 sept. 15 nov.	13 sept.						

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H M	% du total.	H M	% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.	H M	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	114 00	9·6	18 00	5·3									132 00	8·5
" " " de réparations	216 30	18·2	14 30	4·3									231 00	15·1
" " " d'approvisionnements de charbon	10 00	0·8	2 00	0·5									12 00	0·8
" " " " d'eau														
" " " de marées et de courants														
" " " de nettoyage du matériel	2 00	0·2	3 00	0·9									5 00	0·3
" " " " des chaudières			5 00	1·4									5 00	0·3
" " " d'inspection des chaudières	5 00	0·4											5 00	0·3
" " " de congés	40 00	3·4	10	00 2·9									50 00	3·3
" " " de retards des chalands et des remorqueurs														
" " " de retards dans la réception des ordres	55 00	4·6											55 00	3·6
" " " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage	97 00	8·1	24 00	7·1									121 00	7·8
" " " de changement d'ouvrage	30 00	2·5	10 00	2·9									40 00	2·6
" " " de manque de charbon ou de fourniture	22 00	1·8	10 00	2·9									32 00	2·4
" " " de brouillard														
" " " de connexion avec les pontons														
Total du temps perdu	591 30	49·6	96 30	28·2									688 00	45·0
Total du temps pendant lequel on a dragué	598 30	50·4	243 30	71·8									842 00	55·0
" " " " aurait pu draguer	1190 00	100	340 00	100									15 30	100

Noms des remorqueurs du ministère employés; dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Dora», du 22 mai au 5 août, du 13 août au 15 novembre, à Haileybury et New-Liskeard.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localité: Remorqueur «Alert», 25 juillet; remorqueur «Scothman», du 6 au 12 août à Haileybury.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 14 mai 1912.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Haileybury, Ont:. 4 décembre 1912.

ONTARIO ET QUEBEC.

Drague du Ministère, «Richelieu», avec Outillage Auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais., enl. vgs. cubes	.....	5,304	7,664	8,344	9,827	5,262	3,623	1,233	.....	.....	.....	.....	41,257
Espèce de déblais	.....	Glaise, sab., pierres.	Glaise, sab.	Glaise.....	Glaise.....	Glaise, sab., gravier, pierres.	Pierres, gra. sable.	Sable, gravier.	.....	.....	.....	.....	.....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	H. M. 220 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 270 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 140 00	.....	.....	.....	.....	H. M. 1,670 00
Temps p. lequel on a d.	.....	125 10	167 55	220 00	244 10	167 20	175 30	72 00	.....	.....	.....	.....	1,172 05
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	42	46	38	40	31	20	17	.....	.....	.....	.....	35

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	512 42	499 84	510 00	524 67	609 82	564 33	451 50	573 33	59 19	137 50	86 66	540 23	5,069 49
Approvisionnement	165 00	160 65	165 00	165 00	162 13	173 60	149 28	36 60	189 50	.....	.....	77 54	1,444 30
Charbon	.....	156 20	159 27	123 07	195 89	203 90	41 77	.....	159 19	163 76	62 40	161 92	1,427 37
Magasins et équipement	.....	492 70	53 83	.....	35 78	61 95	61 68	.....	14 08	.....	152 10	358 20	1,230 32
Dépenses éventuelles	3 00	.....	13 00	10 75	37 10	15 72	6 65	29 85	53 22	3 55	4 40	144 81	322 05
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18 00	.....	.....	.....	.....	18 00
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rép. (c. tous les item c. aux r. des v. du m.)	354 22	.....	45 85	41 38	3 20	523 87	304 55	242 82	161 98	122 83	317 58	749 17	2,867 45
Réparations extraord.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	1,034 64	1,309 39	946 95	864 87	1,043 92	1,543 37	1,015 43	900 60	637 16	427 64	623 14	2,031 87	12,378 98

DÉPENSES FAITES À:

—	St.-Jean, Qué.	Iberville, Qué.	St.-Hilaire, Qué.	Beloeil, Qué.	St.-Marc., Qué.	St.-Antoine, Qué.	Lacolle, Qué.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires—drague et morqueurs du ministère	331 60	134 08	659 59	13 70	498 48	2,138 82	1,293 22	5,069 49
Provisions—drague et remorqueurs du ministère	94 47	38 19	187 92	3 90	142 02	609 35	368 45	1,444 30
Combustible—drague et remorqueurs du ministère	93 37	37 75	185 72	3 85	140 36	602 20	364 12	1,427 37
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère	80 47	32 55	160 08	3 32	120 97	519 07	313 86	1,230 32
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère	21 06	8 52	41 90	87	31 67	135 87	82 16	322 05
Eau—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18 00	18 00
Quaiage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Réparations—drague et remorqueurs du ministère	187 56	75 84	373 08	7 76	281 95	1,209 77	731 49	2,867 45
Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses totales, drague et remorqueurs du ministère	808 53	326 93	1,608 29	33 40	1,215 45	5,215 08	3,171 30	12,378 98
" " remorqueurs loués	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses totales	808 53	326 93	1,608 29	33 40	1,215 45	5,215 08	3,171 30	12,378 98
Verges cubes enlevées	2,914	1,741	6,835	160	5,451	18,390	5,766	41,257
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	27·74 c.	18·77 c	23·53. c.	20·87 c.	22·29 c.	28·35 c.	55·00 c.	30·00 c.
Coût par heure du dragage actuel	$10·54	$10·54	$10·54	$10·54	$10·54	$10·54	$10·60	$10·54
Espèce de matériaux	Glaise, sable, pierres.	Glaise	Glaise	Glaise et sab.	Glaise.	Glaise	Sable, pierre gravier.	.....
Ouvrage commencé	7 mai	20 mai	30 mai	22 juin	25 juin	15 juillet	23 sep	.....
Ouvrage terminé	18 mai	25 mai.	21 juin	22 juin	11 juillet	17 sept	16 nov	.....

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	1 00	0·9	10 00	16·7	1 00	0·4	.....	.....			.....		6 00	1·0	24 30	4·7	42 30	2·5
" " " de réparations	.....	.....	.....	.....	4 00	1·7	.....	.....	18 45	11·5	43 40	7·6	107 30	20·7	173 55	10·4
" " " d'approvisionnements de charbon	2 00	1·8	2 00	3·3	5 00	2·2	.....	.....	.....	.....	5 00	0·8	4 00	0·7	18 00	1·1
" " " " d'eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de marées et de courants	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de nettoyage du matériel	1 00	0·9	1 00	1·7	2 00	0·8	.....	.....	1 00	0·6	.....	.....	4 00	0·7	9 00	0·5
" " " " des chaudières	.....	.....	2 00	3·3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2 00	0·2
" " " d'inspection des chaudières	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de congés	20 00	18·2	10 00	16·7	10 00	4·4	.....	.....	10 00	6·4	10 00	1·7	20 00	3·8	80 00	4·8
" " " de retards des chalands et des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 00	0·2	.....	.....	1 00	0·1
" " " de retards dans la réception des ordres	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de remorquage et de préparation de l'ouv.	7 20	6·7	4 00	6·7	32 30	14·2	6 50	68·3	14 00	8·8	5 30	0·9	47 00	9·4	117 10	7·1
" " " de changement d'ouvrage	2 00	1·8	.....	.....	1 00	0·4	.....	.....	1 00	0·6	4 20	0·7	3 00	0·6	11 20	0·6
" " " de manque de charbon ou de fourniture	.....	.....	.....	.....	22 00	9·6	.....	.....	.....	.....	10 00	1·7	.....	.....	32 00	1·9
" " " diverses	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11 00	1·9	11 00	0·6
Total du temps perdu	33 20	30·3	29 00	48·4	77 30	33·7	6·50	68·[illegible]	44 45	27·9	85 30	14·6	221 00	42·5	497 55	29·8
Total du temps pendant lequel on a dragué	76 40	69·7	31 00	51·6	152 30	66·3	3 10	31·[illegible]	115 15	72·1	494 30	85·4	299 00	57·5	1172 05	70·2
" " " " aurait pu draguer	110 00	100	60 00	100	230 00	100	10 00	100	160 00	100	580 00	100	520 00	100	1670 00	100

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités. Remorqueur «Ottawa», toute la saison; remorqueur «Alva», St-Antoine, 15 au 20 juillet. Remorqueur «Lion», St-Antoine, du 29 juillet au 21 sep.; Lacolle, du 21 oct. au 16 nov.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localité: Aucun.

Date à laquelle la drague a commencé son traveil: 3 mai 1912.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Chambly, P.Q.: 11 décembre 1912.

Remarque: Le dragage à Bélœil était un ouvrage privé.

ONTARIO ET QUEBEC—*Suite.*

Drague du Ministère, «Sir Richard», avec Outillage Auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs. cub.	.....	1,935	13,140	12,745	14,040	10,530	2,500	5,800	.....	.....	.....	.....	60,690
Espèces de déblais	.....	Sable	Sable	Sable, glaise et pierres.	Sable et glaise.	Sable	Sable	Sable, glaise, gravier.					
Temps pendant lequel		H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.					H. M.
on aurait pu draguer	.....	50 00	250 00	270 00	270 00	250 00	270 00	240 00	.....	.....	.....	.....	1,600 00
T. pend. leq. on a drag.	.....	27 00	182 30	171 30	201 30	154 00	45 00	66 00	.....	.....	.....	.....	847 30
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	71 00	72 00	74 00	70 00	68 00	55 00	88 00	.....	.....	.....	.....	71 00

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	318 33	550 00	537 00	597 42	663 04	623 17	751 73	537 83	233 71	50 00	280 00	795 20	5,937 43
Approvisionnement	.....	186 60	163 50	160 15	160 16	153 00	183 94	192 50	36 55	64 35	.....	82 74	1,383 49
Charbon	153 00	138 98	143 93	197 50	270 33	569 38	46 00	156 15	8 00	269 12	.....	20 65	1,973 04
Magasins et équipement	43 49	193 00	294 77	43 05	87 20	62 07	.....	117 50	19 48	18 20	4 48	459 42	1,342 66
Dépenses éventuelles	11 40	30 39	58 41	4 65	10 45	22 50	53 46	20 37	57 26	.....	10 55	270 59	550 03
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	705 00
Rép. (comp. to. les item ch. aux rép. des v. du m.)	416 22	.....	2,232 83	131 42	4,363 43	42 25	51 57	178 72	184 51	137 60	375 69	1,088 65	9,202 89
Réparations extraord.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	942 44	1,098 97	3,505 44	1,134 19	5,554 61	1,472 37	1,086 70	1,493 07	539 51	879 27	670 72	2,717 25	21,094 54

DÉPENSES FAITES À:

——	Newcastle.	Pickering.	Port Burwell.	Port Bruce.	.....	.....	.....	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.				$ c.
Salaires—drague et remorqueurs du ministère	2,175 30	2,984 48	315 26	462 39	.....	.....	.....	5,937 43
Provisions—drague et remorqueurs du ministère	506 87	695 42	73 46	107 74	.....	.....	.....	1,383 49
Combustible—drague et remorqueurs du ministère	722 87	991 76	104 76	153 65	.....	.....	.....	1,973 04
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère	491 91	674 90	71 29	104 56	.....	.....	.....	1,342 66
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère	201 51	276 47	29 22	42 83	.....	.....	.....	550 03
Eau—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Réparations—drague et remorqueurs du ministère	3,371 68	4,625 88	488 65	716 68				9,202 89
Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	27 48	37 69	293 98	345 85				705 00
Dépenses totales, drague et remorqueurs du ministère	7,470 14	10,248 91	1,082 64	1,587 85				20,389 54
" " remorqueurs loués	27 48	37 69	293 98	345 85				705 00
Dépenses totales	7,497 62	10,286 60	1,376 62	1,933 70				21,094 54
Verges cubes enlevées	22,690	29,700	2,500	5,800				60,690
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	33·04 c.	34·63 c.	55·06 c.	33·33 c.				34·75 c
Coût par heure du dragage actuel	$24.14	$24.12	$30.59	$29.29				$24.89
Espèce de matériaux	Sable et pierres.	Sable et glaise.	Sable	Sable, glaise, gravier.				
Ouvrage commencé	27 mai	19 juillet	10 oct	2 nov				
Ouvrage terminé	17 juillet	28 sept	24 oct	28 nov				

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.		% du total.		% du total.		% du total.	H M	% du total
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	24 00	5·3	45 00	7·2	85 00	38·7	177 00	59·00							331 00	20·7
" " " de réparations	57 00	12·7	40 00	6·4	6 00	2·7									103 00	6·4
" " " d'approvisionnements de charbon	13 30	3·1	18 00	2·8											31 30	1·9
" " " " d'eau																
" " " de marées et de courants																
" " " de nettoyage du matériel	6 30	1·4	13 00	2·1											19 30	1·2
" " " " des chaudières	14 00	3·2	10 00	1·6											24 00	1·5
" " " d'inspection des chaudières					10 00	4·5									10 00	0·7
" " " de congés	20 00	4·4	10 00	1·6			10 00	3·4							40 00	2·50
" " " de retards des chalands et des remorqueurs			18 00	2·8											18 00	1·1
" " " de retards dans la réception des ordres			25 00	4·0											25 00	1·6
" " " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage			23 00	3·6	70 00	31·9	40 00	13·3							133 00	8·4
" " " de changement d'ouvrage	2 00	0·4													2 00	0·1
" " " de manque de charbon ou de fourniture																
" " " diverses	2 30	0·5	2 00	0·3	4 00	1·8	7 00	2·3							15 30	0·9
Total du temps perdu	139 30	31·0	204 00	32·4	175 00	79·6	234 00	78·0							752 30	47·0
Total du temps pendant lequel on a dragué	310 30	69·0	426 00	67·6	45 00	20·4	66 00	22·0							847 30	53·0
" " " " aurait pu draguer	450 00	100	630 00	100	220 00	100	300 00	100							1600 00	100

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Trudeau», toute la saison.

Noms des remorqueurs loués; dates de leurs emploi et localité 18 avril, remorqueur «Meteor» pour remorquer la drague de Port Dalhousie à Toronto pour réparations; remorqueur «Meteor», du 4 au 5 octobre, remorquage de Pickering à Port Burwell; remorqueur «Enterprise» à Port Bruce.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 23 mai 1912.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Port Burwell, Ont.: 14 décembre.

ONTARIO ET QUEBEC—*Suite.*

Drague du Ministère, «St-Louis», avec Outillage Auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev., vgs. cub.	.....	3,105	5,527	7,692	7,999	6,142	5,397	3,333	.....	.....	.....	.....	39,195
Espèce de déblais	.....	Glaise, roc, boue.	Sable, glaise.	Sable	Sable	Sable	Glaise	Glaise	.....	.....	.....	.....	.....
Temps pendant lequel	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.					H. M.
on aurait pu draguer	.....	220 00	250 00	270 00	270 00	250 00	280 00	190 00	.....	.....	.....	.....	1,730 00
T. pend. leq. on a dragué	.....	145 00	201 30	254 00	258 00	208 00	176 30	129 30	.....	.....	.....	.....	1,372 30
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	21 00	27 00	30 00	31 00	29 00	30 00	25 00	.....	.....	.....	.....	28 00

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	287 50	519 29	480 00	480 00	480 00	480 00	513 34	480 00	135 78	90 00	62 96	549 67	4,558 54
Approvisionnement	75 00	165 50	179 35	175 00	165 00	165 00	165 00	174 00	33 90	.....	3 50	56 80	1,358 05
Charbon	97 14	.....	.....	.....	987 96	.....	18 50	148 50	20 95	10 50	.....	91 66	1,375 21
Magasins et équipement	138 28	88 05	1 95	.....	10 00	5 00	.....	.....	10 27	.....	6 45	392 33	652 33
Dépenses éventuelles	19 55	43 70	9 85	2 90	5 10	3 00	3 00	53 05	34 85	4 50	19 89	148 85	348 24
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rép. (comp. to. les item ch. aux rép. des v. du m.)	619 87	.....	212 10	250 00	22 53	368 10	.....	93 70	32 89	.....	150 13	294 12	2,043 44
Réparations extraord.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	1,237 34	816 54	883 25	907 90	1,670 59	1,021 10	699 84	949 25	268 64	105 00	242 93	1,533 43	10,335 81

DÉPENSES FAITES À:

—	Como, Qué.	Bassin de Lachine, Qué.	Yamaska, Qué.	St-Roch, Qué.	Ile au Castor, Qué.			Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.			$ c.
Salaires—drague et remorqueurs du ministère	415 17	66 42	3,447 55	376 97	252 43	.....	.....	4,558 54
Provisions—drague et remorqueurs du ministère	123 68	19 79	1,027 07	112 31	75 20	.....	.....	1,358 05
Combustible—drague et remorqueurs du ministère	125 25	20 04	1,040 05	113 72	76 15	.....	.....	1,375 21
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère	59 40	9 51	493 36	53 94	36 12	.....	.....	652 33
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère	31 72	5 08	263 36	28 80	19 28	.....	.....	348 24
Eau—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Réparations—drague et remorqueurs du ministère	186 11	29 77	1,545 42	168 99	113 15	.....	.....	.....
Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses totales, drague et remorqueurs du ministère	941 33	150 61	7,816 81	854 73	572 33	.....	.....	10,335 81
" " remorqueurs loués	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses totales	941 33	150 61	7,816 81	854 73	572 33	.....	.....	10,335 81
Verges cubes enlevées	2,875	230	31,370	2,926	1,794	.....	.....	39,195
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	32·74 c.	65·46 c.	24·91 c.	29·21 c.	31·90 c.	.....	.....	26·37 c.
Coût par heure du dragage actuel	$7.53	$7.53	$7.53	$7.53	$7.53	.....	.....	$7.53
Espèce de matériaux	Glaise	Vase et roc.	Sable et glaise	Glaise	Glaise	.....	.....	.....
Ouvrage commencé	7 mai	28 mai	5 juin	21 octobre	12 nov	.....	.....	.....
Ouvrage terminé	24 mai	29 mai	15 oct	9 nov	23 nov	.....	.....	.....

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	.....	.....	.....	.....	4 30	0·4	7 30	3·4	20 00	16·6	.....	.....	.....	.....	32 00	1·8
" " " de réparations	4 00	2·5	.....	.....	77 00	6·5	33 30	15·3	3 00	2·5	.....	.....	.....	.....	117 30	6·8
" " " d'approvisionnements de charbon	3 00	1·9	.....	.....	.....	.....	10 30	4·8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13 30	0·7
" " " " d'eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de marées et de courants	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de nettoyage du matériel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " " des chaudières	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " d'inspection des chaudières	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de congés	10 00	1·2	.....	.....	10 00	0·8	10 00	4·5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30 00	1·7
" " " de retards des chalands et des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de retards dans la réception des ordres	.....	.....	.....	.....	15 00	1·3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 00	0·9
" " " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage	5 00	3·1	20 00	50·0	35 30	3·0	40 00	18·2	13 00	10·8	.....	.....	.....	.....	113 30	6·5
" " " de changement d'ouvrage	.....	.....	.....	.....	10 00	0·8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de manque de charbon ou de fourniture	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 00	2·3	8 00	6·7	.....	.....	.....	.....	13 00	0·8
" " " diverses	13 00	8·1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13 00	0·8
Total du temps perdu	35 00	21·8	20 00	50·0	152 00	12·8	106 30	48·5	44 00	36·6	.....	.....	.....	.....	357 30	20·6
Total du temps pendant lequel on a dragué	125 00	78·2	20 00	50·0	1038 00	87·2	113 30	51·5	76 00	63·4	.....	.....	.....	.....	1372 30	79·4
" " " " aurait pu draguer	160 00	100	40 00	100	1190 00	100	220 00	100	120 00	100	.....	.....	.....	.....	1730 00	100

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Daisy», toute la saison.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localité: Aucun.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 2 mai 1912.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Montréal, P.Q.: 7 décembre 1912.

QUEBEC.

Drague du Ministére, «Stone Lifter», avec Outillage Auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs. c.				14	22	7	1·5						44·5
Espèce de déblais				Cailloux	Cailloux	Cailloux	Cailloux						
Temps pendant lequel on aurait pu draguer				Heures. 200	Heures. 270	Heures. 230	Heures. 50						Heures. 750
Temps p. leq. on adrag.				115	110	40	20						285
Nombre de vgs. cubes draguées par heure				0·12	0·20	0·17	0·07						

DÉTAILS DES DÉPENSES.

				$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.					$ c.
Salaires				454 44	558 33	955 72	566 81	643 06					3,178 36
Approvisionnement					225 00	265 60	208 06	161 88					860 54
Charbon						64 18		195 89					260 07
Magasins et équipement													
Dépenses éventuelles				74 25		121 10	24 20	546 09					765 64
Eau													
Pilotage et remorquage													
Quaiage													
Loyer des remorqueurs													
Rép. (c. t. les item ch. aux rép. des vais. du m.)				366 30		878 33		633 70					1,878 33
Répar. extraordinaires													
Totaux				894 99	783 33	2,284 93	799 07	2,180 62					6,942 94

DÉPENSES FAITES À:

—	De Rapides Croches à Riv. Batiscan								Totaux.
	$ c.								$ c.
Salaires—drague et remorqueurs du ministère	3,178 36								3,178 36
Provisions—drague et remorqueurs du ministère	860 54								860 54
Combustible—drague et remorqueurs du ministère	260 07						b		260 07
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère									
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère	765 64								765 64
Eau—drague et remorqueurs du ministère									
Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du ministère									

Quaiage—drague et remorqueurs du ministère									
Réparations—drague et remorqueurs du ministère	1,878 33								1,878 33
Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère									
Loyer des remorqueurs									
Dépenses totales, drague et remorqueurs du ministère									
" " remorqueurs loués									
Dépenses totales	6,942 94								6,942 94
Verges cubes enlevées	44·5								44·5
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	$156·02								$156.02
Coût par heure du dragage actuel	$24.36								$24.36
Espèce de matériaux	Cailloux								
Ouvrage commencé	5 juillet 1912.								
Ouvrage terminé	5 oct. 1912.								

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H M	%du total.		%du total.		%du total.		%du total.		%du total.		%du total.		%du total.	H M	%du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	25 00														25 00	
" " " de réparations																
" " " d'approvisionnements de charbon																
" " " " d'eau																
" " " de marées et de courants																
" " " de nettoyage du matériel	5 00														5 00	
" " " " des chaudières																
" " " d'inspection des chaudières																
" " " de congés																
" " " de retards des chalands et des remorqueurs																
" " " de retards dans la réception des ordres																
" " " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage																
" " " de changement d'ouvrage	315 00														315 00	
" " " de manque de charbon ou de fourniture																
" " " de sondages	120 00														120 00	
" " " diverses																
Total du temps perdu	465 00														465 00	
Total du temps pendant lequel on a dragué	285 00														285 00	
" " " " aurait pu draguer	750 00														750 00	

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Aucun
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localité: Aucun.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 4 juillet 1912.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Pte-Madeleine: 29 octobre 1912.

QUEBEC.

Drague du ministère «St-Maurice», avec outillage auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlev. vgs.cub.	.....	.....	.....	3,727	5,995	2,856	8,206	.....	.....	.....	.....	.....	20,784
Espèce de déblais	.....	.....	.....	Sable et gravier	Sable	Gravier	Gravier	.....	.....	.....	.....	.....	.....
				H. M.	H. M.	H. M.	H. M.						H. M.
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	.....	.....	145 00	243 00	183 00	213 00	.....	.....	.....	.....	.....	784·0
Temps pen. leq. on a dr.	.....	.....	.....	95 30	160 00	51 00	155 00	.....	.....	.....	.....	.....	461·5
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	.....	.....	39	37·5	55·9	52·9	.....	.....	.....	.....	.....	.....

DÉTAILS DES DÉPENSES.

		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	89 32	149 01	630 00	579 00	579 00	654 00	797 45	184 00	184 00	184 00	184 00	4,213 78
Approvisionnement	.....	.....	23 00	201 60	180 00	180 00	180 00	225 00	.....	.....	.....	.....	989 60
Charbon	.....	.....	.....	861 35	.....	.....	1 00	.....	.....	.....	.....	.....	862 35
Magasins et équipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 50	.....	.....	.....	.....	1 50
Dépenses éventuelles	.....	156 55	.....	62 22	.....	.....	4 95	87 90	.....	.....	.....	.....	311 62
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	143 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	143 50
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rép. (com. to. les item ch. aux rép. d.v. du m.)	.....	94 68	.....	163 57	.....	.....	371 30	47 79	.....	.....	.....	.....	677 34
Répar. extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	.....	340 55	172 01	2,062 24	759 00	1,211 25	1,159 64	184 00	184 00	184 00	184 00	184 00	7,199 69

DÉPENSES FAITES À:

—	Mekinac.	Ile aux Morpions.	Ricard Crossing.	Pte à Trudel.	Ricard Crossing.	Pointe à Madeleine.		Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
Salaires—drague et remorqueurs du ministère	630 00	173 70	250 90	636 90	510 20	2,012 08	.....	4,213 78
Provisions—drague et remorqueurs du ministère	201 60	54 00	78 00	198 00	172 50	285 50	.....	989 60
Combustible—drague et remorqueurs du ministère	861 35	.....	.....	1 00	.....	.....	.....	862 35
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	1 50	.....	1 50
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère	62 22	.....	.....	4 95	30 50	213 95	.....	311 62
Eau—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du ministère	143 50							143 50
Quaiage—drague et remorqueurs du ministère								
Réparations—drague et remorqueurs du ministère	163 57			371 30	27 79	114 68		677 34
Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales, drague et remorqueurs du ministère	2,062 24	227 70	328 90	1,212 15	740 99	2,627 71		7,199 69
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales								
Verges cubes enlevées	3,727	2,848	2,526	3,477	7,144	1,062		20,784
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	55 c.	8 c.	13 c.	35 c.	11 c.			34·7 c.
Coût par heure du dragage actuel	$21.59	$3.86	$4.06	$17.07	$5.79			$15.60
Espèce de matériaux	Sable, gravier	Sable	Gravier	Gravier	Gravier	Gravier		
Ouvrage commencé	12, juillet 1912	31, juil 1912	12, août 1912	29, août 1912	1, oct. 1912	21, oct. 1912		
Ouvrage terminé	30, juillet 1912	9, août. 1912	23, août 1912	27, sept. 1912	18, oct. 1912	28, oct. 1912		

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H M	%du total.	H M	%du total.	H M	%du total.	H M	%du total.	H M	%du total.	H M	%du total.	H M	%du total.	H M	%du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps																
" " " de réparations	21 30	14·8	1 00	1·4	8 00	7·6	52 00	22·5	7 00	4·2	16 00	26·6			105 30	13·6
" " " d'approvisionnements de charbon							1 00	0·5							1 00	0·1
" " " " d'eau																
" " " de marées et de courants							3 00	1·3							3 00	0·3
" " " de nettoyage du matériel																
" " " " des chaudières																
" " " d'inspection des chaudières																
" " " de congés																
" " " de retard des chal. et des remorqueurs																
" " " de retards dans la réception des ordres																
" " " de remor. et de préparation de l'ouvrage	19 00	13·1	6 00	8·0	10 00	9·5	17 00	7·4	20 00	11·9	15 00	25·0			87 00	11·1
" " " de changement d'ouvrage																
" " " de manque de charbon ou de fourniture							80 00	34·2							80 00	10·2
" " " de huilage des machines	7 00	4·8	6 00	8·0	6 00	5·7	7 00	3·0	13 00	7·8	2 00	3·3			41 00	5·1
" " " de bois flottant	1 00	0·8	1 00	1·4											2 00	0·2
" " " diverses	1 00	0·8	2 00	2·8											3 00	0·2
Total du temps perdu	49 30	34·1	16 00	21·3	24 00	22·8	160 00	69·3	40 00	23·8	33 00	55·0			322 30	42·4
Total du temps pendant lequel on a dragué	95 30	65·8	59 00	78·7	81 00	77·1	71 00	30·8	128 00	76·2	27 00	45·0			461 5	58·8
" " " " aurait pu draguer	145 00	100	75 00	100	105 00	100	231 00	100	168 00	100	60 00	100			7840 00	100

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Annette», 10 juillet 1912; 29 octobre 1912, «Mékinac» à l'Ile aux Morpions, Ricard Crossing, Pointe à Trudel, Pointe à Madeleine.

Noms de remorqueurs loués; dates de leur emploi et localité: Aucun.

Date à laquelle la drague a commencé son travail:

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Pointe à Madeleine: 29 octobre 1912.

QUEBEC.

Drague du Ministère, «No. 4», avec Outillage Auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs. cu	.....	400	7,000	12,000	18,600	16,000	12,600	8,200	.....	.....	.....	.....	74,800
Temps pendant lequel		Sable	Sable.....	Roc et sable	Roc et sable	Glaise,sable	Sable.....	Sable.....	.....	.....	.....	.....	.....
on aurait pu draguer..	.....	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.	H. M.					H. M.
Temps pendant lequel	.....	30 00	250 00	270 00	270 00	250 00	270 00	170 00	.....	.....	.....	.....	1510 00
on a dragué.....	.....	7 45	77 20	120 00	203 15	182 45	144 00	98 45	.....	.....	.....	.....	833 50
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	51 61	90 52	100 00	91 51	87 55	87 50	83 03	.....	.....	.....	.....	89·706

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires.....	108 01	513 82	599 50	595 00	595 00	574 49	535 00	537 22	142 30	.....	.....	.....	4,200 34
Approvisionnement.....	30 00	157 50	210 00	216 00	216 00	188 50	186 00	180 00	24 50	.....	.....	.....	1,408 50
Charbon.....	724 60	.....	150 73	.....	.....	1,086 76	371 00	269 50	.....	.....	.....	.....	2,602 59
Magasins et équipement	.....	158 50	.....	7 35	119 66	18 16	59 47	83 92	46 45	.....	.....	.....	493 51
Dépenses éventuelles...	55 39	57 75	16 60	7 82	21 56	21 80	5 65	9 44	33 99	.....	.....	.....	230 00
Eau.....	.....	91 20	131 17	137 64	89 88	94 83	86 25	50 63	.....	.....	.....	.....	681 60
Pilotage et remorquage.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	49 50	.....	.....	.....	49 50
Ré. (c. t. les item char. aux r. d. v. du minis.)	.....	201 61	.....	.....	214 58	203 59	.....	.....	113 68	.....	.....	50 00	783 46
Répara. extraordinaires	.....	443 06	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	443 06
Totaux.....	918 00	1,623 44	1,108 00	963 81	1,256	2,188 13	1,243 37	1,130 71	410 42	50 00	.....	.....	10,892 56

DÉPENSES FAITES À :

——	Amherst, Iles Madeleine								Totaux.
	$ c.								$ c.
Salaires—drague.....	4,200 34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,200 34
" remorqueurs du ministère.....	2,211 35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,211 35
Provisions—drague.....	1,408 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,408 50
" remorqueurs du ministère.....	741 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	741 40
Combustible—drague.....	2,602 59	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,602 59
" remorqueurs du ministère.....	130 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	130 50
Magasins et équipement—drague.....	493 51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	493 51
" " remorqueurs du ministère.....	314 12	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	314 12
Dépenses éventuelles—drague.....	230 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	230 00
" " remorqueurrs du ministère.....	127 03	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	127 03

Eau—drague	681 60									681 60
" remorqueurs du ministère	236 72									236 72
Pilotage et remorquage—drague	49 50									49 50
" remorqueurs du ministère										
Quaiage—drague										
" remorqueurs du ministère										
Réparations—drague	783 46									783 46
" remorqueurs du ministère	1,610 27									1,610 27
Réparations extraordinaires—drague	443 06									443 06
" " remorqueurs du ministère	222 16									222 16
Loyer des remorqueurs										
Dépenses totales, drague	10,892 56									10,892 56
" " remorqueurs du ministère	5,593 55									5,593 55
" " remorqueurs loués										
Dépenses totales	16,486 11									16,486 11
Verges cubes enlevées	74,800									74,800
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	$0·2204									$0·2204
Coût par heure du dragage actuel	$19·7714									19,7714
Espèce de matériaux	Sable, glaise, roc.									
Ouvrage commencé	29 mai									
Ouvrage terminé	20 nov									

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H	M	% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.	H	M	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	186	45	12·36													186	45	12·36
" " " de réparations	252	50	16·57													252	50	16·57
" " " d'approvisionnements de charbon	46	20	3·58													46	20	3·58
" " " " d'eau																		
" " " de marées et de courants	14	00	0·92													14	00	0·92
" " " de nettoyage du matériel	1	30	0·09													1	30	0·09
" " " " des chaudières	20	00	1·32													20	00	1·32
" " " d'inspection des chaudières	30	00	1·94													30	00	1·94
" " " de congés	40	00	2·55													40	00	2·55
" " " de retards des chalands et des remorqueurs	29	50	1·87													29	50	1·97
" " " de retards dans la réception des ordres	18	00	1·15													18	00	1·15
" " " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage	20	00	1·32													20	00	1·22
" " " de changement d'ouvrage	16	55	1·11													16	55	1·11
" " " de manque de charbon ou de fourniture																		
" " " diverses																		
Total du temps perdu	676	10	44·78													676	10	44·78
Total du temps pendant lequel on a dragué	833	50	55·22													833	50	55·20
" " " " aurait pu draguer	1510	00	100													1510	00	100

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Rona», travail commercial, 29 mai, fut employé jusqu'au 20 novembre 1912.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localité: Aucun.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 29 mai.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Charlottetown, I.-P.-E.: 20 nov. 1912.
Remarques: La drague fut arrêtée les 23 et 24 juillet à cause d'un accident survenu à l'arbre de couche, qui dut être envoyé à Pictou pour réparations. Le hâvre d'Amherst est très exposé.

MANITOBA.

Drague du Ministère, «No. 20», avec Outillage Auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs. c.	.....	11,079	17,273	17,975	17,223	9,667	15,237	.....	.....	.....	.....	.....	88,454
Espèce de déblais	.....	Sable, glaise et sable, glaise.	Glaise dure sable.	Sable	Sable, glaise dure.	Sable, glaise dure.	Glaise, sable glaise et sab.						
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	80	270	250	270	270	250	270	20	.....	.....	.....	.....	1,680
Temps pendant lequel on a dragué	.....	117	178	195	211	119	156	.....	.....	.....	.....	.....	976
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	94·69	97·4	92·18	81·62	81·23	97·67	.....	.....	.....	.....	.....	.....

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	349 50	550 00	560 00	510 00	503 84	535 00	554 03	111 16	.....	.....	.....	.....	3,673 53
Approvisionnement	22 47	228 25	179 07	136 37	549 26	105 93	160 56	.....	11 24	.....	.....	.....	1,393 15
Charbon	362 38	181 70	.....	615 22	792 93	193 39	.....	.....	.....	.....	.....	297 54	2,443 16
Magasins et équipement	196 65	157 02	.....	32 15	105 76	51 72	5 00	94 95	.....	.....	.....	.....	643 25
Dépenses éventuelles	6 09	9 50	8 00	.....	16 00	15 25	.....	8 00	.....	.....	.....	9 25	72 09
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	120 00	.....	.....	.....	695 24	815 24
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rép. (c. t. les item cés. aux ré. d. v. du mini.)	55 22	18 24	14 08	667 75	.....	184 14	50	251 03	32 30	22 18	130 80	257 22	1,633 46
Réparations extraord.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	992 31	1,144 71	761 15	1,961 49	1,967 70	1,085 43	720 09	585 14	43 54	22 18	130 80	1,259 25	10,673 88

DÉPENSES FAITES À:

—	Embouchure de la rivière Rouge, nouveau chenal.	Chenal de l'Est.							
	$ c.	$ c.							$ c.
Salaires—drague et remorqueurs du ministère	3,115 94	557 59	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,673 53
Provisions—drague et remorqueurs du ministère	1,181 69	211 46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,393 15
Combustible—drague et remorqueur du ministère	2,072 32	370 84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,443 16
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère	545 62	97 63	.....	.....	.....	.....	.....	.....	643 25
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère	61 15	10 94	.....	.....	.....	.....	.....	.....	72 09

Eau—drague et remorqueurs du ministère	691 50	123 74							815 24
Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du ministère									
Quaiage—drague et remorqueurs du ministère									
Réparations—drague et remorqueurs du ministère									1,633 46
Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère	1,483 06	150 40							
Loyer des remorqueurs									
Dépenses totales, drague et remorqueurs du ministère									10,673 88
" " remorqueurs loués	9,151 28	1,522 60							
Dépenses totales	9,151 28	1,522 60							10,673 88
Verges cubes enlevées	78,187	10,267							88,454
Coût par vg. cube (calculé d'après la dépense totale)	11·7 cts.	14·82 cts.							12·7 cts.
Coût par heure du dragage actuel	$10 41	$15 69							$10.93½
Espèce de matériaux	Sab. et glaise.	Glaise dure							
Ouvrage commencé	3 mai	21 mai							
	17 juin								
Ouvrage terminé	21 mai	15 juin							
	20 mai								

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H	M	% du total.	H	M	% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.	H	M	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	306	00	56·0	53	00	33·54											359	00	50·99
" " " de réparations	20	00	3·66	3	00	1·90											23	00	3·27
" " " d'approvisionnements de charbon	24	00	4·40	7	00	4·43											31	00	4·40
" " " " d'eau																			
" " " de marées et de courants																			
" " " de nettoyage du matériel																			
" " " " des chaudières	13	00	2·38														13	00	1·85
" " " d'inspection des chaudières																			
" " " de congés	20	00	3·66	10	00	6·33											30	00	4.26
" " " de ratards des chalands et des remorqueurs																			
" " " de retards des chalands et des remorqueurs																			
" " " de retards dans la réception des ordres	100	00	18·32	37	00	23·42											137	00	19·46
" " " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage				5	00	3·16													
" " " de changement d'ouvrage																			
" " " de manque de charbon ou de fourniture	25	00	4·58	38	00	24·5											63	00	8·95
" " " de mise en hivernement	12	00	2·20	5	00	3·16											17	00	2·41
" " " diverses	26	00	4·76														26	00	3·69
Total du temps perdu	546	00		158	00												704	00	
Total du temps pendant lequel on a dragué	879	00		97	00												976	00	
" " " " aurait pu draguer	1425	00		255	00												1680	00	

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Aucun.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localité: Aucun.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 22 avril 1912.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Selkirk, Man.: 7 nov. 1912.
Remarques: 3 mai, remorquage de Selkirk à l'embouchure de la Rivière Rouge, pas de remorqueur; 21 mai, remorquage du Chenal de l'Est au nouveau chenal, pas de remorqueur; 30 oct., remorquage de Rivière Rouge à Selkirk, pas de remorqueur.

MANITOBA.

Drague du Ministère, «No. 202», avec Outillage Auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs c.	.....	990	2,243	-,331	2,714	1,298	7,611	1,534	.....	.....	.....	.....	18,721
Espèce de déblais	.....	Roc, cailloux.	Roc, cailloux.	Roc, cailloux, gravier.	Roc, cailloux.	Cailloux....	Roc, vase.	Vase.....	.....	.....	.....	.....	.....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	270	250	270	270	250	270	70	.....	.....	.....	.....	1,650
Temps pendant lequel on a dragué	.....	83	216	219	237	176	209	38	.....	.....	.....	.....	1,178
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	12·0	10·38	10·64	11·45	7·37	36·41	40·37	.....	.....	.....	.....	.....

DÉTAILS DES DÉPENSES.

		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	432 07	625 00	600 32	582 40	568 99	570 80	109 31	.....	.....	.....	.....	3,488 89
Approvisionnement	.....	164 00	93 49	104 25	141 94	.....	351 99	25 55	3 60	.....	.....	.....	884 82
Charbon	.....	410 15	174 68	397 79	463 26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	68 75	1,514 63
Magasins et équipement	78 66	14 20	4 80	100 86	39 00	10 11	1 90	1 60	1 40	.....	.....	.....	252 53
Dépenses éventuelles	.....	4 00	8 00	14 50	8 00	8 00	8 00	6 25	.....	.....	.....	.....	56 75
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rép. (com. tous les item ch. aux rép. des vaiss. du ministère)	.....	.....	34 60	55 45	9 81	4 55	.....	97 68	14 95	93 95	13 45	207 65	532 09
Répar. extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	78 66	1,024 42	940 57	1,273 17	1,244 41	591 65	932 69	240 39	19 95	93 95	13 45	276 40	6,729 71

DÉPENSES FAITES À:

—	Lockport.	Lister's Rapids.	Selkirk Slough.					Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.					$ c.
Salaires—drague	969 69	828 50	399 60	.....	.....	.....	.....	2,197 79
" remorqueurs du ministère	569 65	486 71	234 74	.....	.....	.....	.....	1,291 10
Provisions—drague	260 26	222 37	107 25	.....	.....	.....	.....	589 88
" remorqueurs du ministère	130 13	111 18	53 63	.....	.....	.....	.....	294 94
Combustible—drague	334 14	285 49	137 70	.....	.....	.....	.....	757 33
" remorqueurs du ministère	334 13	285 48	137 69	.....	.....	.....	.....	757 30
Magasins et équipement—drague	55 71	47 60	22 96	.....	.....	.....	.....	126 27
" " " remorqueurs du ministère	55 71	47 60	22 95	.....	.....	.....	.....	126 26
Dépenses éventuelles—drague	12 52	10 70	5 16	.....	.....	.....	.....	28 38
" " remorqueurs du ministère	12 52	10 69	5 16	.....	.....	.....	.....	28 37
Eau—drague	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Pilotage et remorquage—drague								
" " " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	161 37	96 35	38 04					295 76
" remorqueurs du ministère	116 31	81 99	38 03					236 33
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales, drague	1,793 69	1,491 01	710 71					3,995 41
" " remorqueurs du ministère	1,218 45	1,023 65	492 20					2,734 30
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	3,012 14	2,514 66	1,202 91					6,729 71
Verges cubes enlevées	5,387	4,543	8,791					18,721
Coût par vg. (calculé d'après la dépense totale)	55·92 c.	55·35 c.	13·68 c.					35·94 c.
Coût par heure du dragage actuel	$5 91	$5.50	$5.67					$5.71
Espèce de matériaux	Roc, cailloux, gravier.	Cailloux	Vase					
Ouvrage commencé	14 mai. 28 sept.	25 juillet	5 oct.					
Ouvrage terminé	25 juillet. 4 oct.	27 sept.	6 nov.					

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.	H M	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps			5 00	3·3											5 00	1·6
" " " de réparations	20 00	9·13	27 00	16·36	2 00	2·27									49 00	10·38
" " " d'approvisionnements de charbon	13 00	5·94	7 00	4·24	2 00	2·27									22 00	4·66
" " " " d'eau																
" " " de marées et de courants																
" " " de nettoyage du matériel																
" " " " des chaudières	10 00	4·56	20 00	12·12	16 00	18·18									46 00	9·74
" " " d'inspection des chaudières																
" " " de congés	20 00	9·13	10 00	6·6											30 00	6·35
" " " de retards des chalands et des remorqueurs																
" " " de retards dans la réception des ordres																
" " " de remorquage et de prép. de l'ouvrage	74 00	33·80	50 00	30·30	35 00	39·77									159 00	33·69
" " " de changement d'ouvrage	48 00	21·92	4 00	2·42											52 00	11·02
" " " de manque de charbon ou de fourniture																
" " " de mise en hivernement	13 00	5·93	12 00	7·27	5 00	5·68									30 00	6·35
" " " diverses	21 00	9·59	30 00	18·18	28· 00	31·82									79 00	16·74
Total du temps perdu	219 00		165 00		88 00										472 00	
Total du temps pendant lequel on a dragué	509 00		457 00		212 00										1178 00	
" " " " aurait pu draguer	728 00		622 00		300 00										1650 00	

Noms des remorqueurs du minisère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Lisgar», employé du 13 mai au 23 juillet, à Lockport; du 24 juillet au 27 sept., à Lister Rapids, du 28 sept. au 4 oct., à Lockport; du 4 oct. au 6 nov., à Selkirk.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localité: Aucun.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 1er mai.

Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Selkirk, Man.: 8 nov. 1912.

Remarques: 13 mai 1912, remorquage de Selkirk à Lockport, remorqueurs «Lisgar» et «Victoria»; 24 juillet, remorquage de Lockport à Lister Rapids, remorqueurs «Lisgar» et «Friday»; 28 septembre, remorquage de Lister Rapids à Lockport, remorqueur «Lisgar»; 4 oct., remorquage de Lockport à Selkirk, remorqueur «Lisgar».

MANITOBA—*Suite.*

Drague du Ministère, «No. 203», avec Outillage Auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs.c.	.....	3,182	4,828	3,925	3,973	Nil.	720	.....	.....	.....	.....	.....	16,628
Espèce de déblais	.....	Gravier, cailloux.	Gravier, glaise, cailloux.	Sable, glaise gravier, cailloux.	Sable, glaise gravier, cailloux.	.....	Gravier	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	40	270	250	270	270	250	270	.....	.....	.....	.....	.....	1,690
Temps pendant lequel on a dragué	.....	145	228	209	143	Nil.	63	.....	.....	.....	.....	.....	788
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	21·9	21·17	18·78	27·78	.....	11·43	.....	.....	.....	.....	.....	.....

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	.....	367 13	331 33	293 21	306 76	289 98	254 50	90 64	.....	.....	.....	.....	1,933 55
Approvisionnement	.....	100 62	97 77	98 14	151 47	223 37	127 62	19 90	.....	.....	.....	.....	818 89
Charbon	.....	.....	.....	.....	.....	57 80	14 63	45 00	.....	.....	.....	43 20	160 63
Magasins et équipement	.....	44 73	3 70	87 09	12 30	53 00	50 95	17 40	.....	.....	.....	.....	269 17
Dépenses éventuelles	.....	16 50	6 54	6 00	6 00	60 00	5 00	10 50	7 35	20 00	10 00	20 15	168 04
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20 00	.....	.....	.....	.....	.....	20 0.
Répar. (compr. tous les item char. aux répar. des vais. du minis.)	.....	8 18	.....	.....	3 00	13 82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25 00
Répar. extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	.....	537 16	439 34	484 44	479 53	697 97	472 70	183 44	7 35	20 00	10 00	63 35	3,395 28

DÉPENSES FAITES À:

———	Mossy River.	Snake Island.						Totaux.
	$ c.	$ c.						$ c.
Salaires—drague et remorqueurs du ministère	1,242 50	691 05	.....	.....	.....	.....	.....	1,933 55
Provisions—drague et remorqueurs du ministère	526 22	292 67	.....	.....	.....	.....	.....	818 89
Combustible—drague et remorqueurs du ministère	103 22	57 41	.....	.....	.....	.....	.....	160 63
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère	172 97	96 20	.....	.....	.....	.....	.....	269 17
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère	107 98	60 06	.....	.....	.....	.....	.....	168 04
Eau—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Réparations—drague et remorqueurs du ministère	10 29	14 71	.....	.....	.....	.....	.....	25 00
Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Dépenses totales, drague	.....	20 00	.....	.....	.....	.....	.....	20 00
" " remorqueurs du ministère	2,163 18	1,212 10	.....	.....	.....	.....	.....	3,375 28
" " remorqueurs loués	.....	20 00	.....	.....	.....	.....	.....	20 00
Dépenses totales	2,163 18	1,232 10	.....	.....	.....	.....	.....	3,395 28
Verges cubes enlevées	15,908	720	.....	.....	.....	.....	.....	16,628
Coût par vg. (calculé d'après la dépense totale)	13·60 c.	171·12 c.	.....	.....	.....	.....	.....	20·42 c.
Coût par heure du dragage actuel	$2·98¼	$19·55½	.....	.....	.....	.....	.....	$4·31
Espèce de matériaux	Gravier, cailloux, glaise, seble.	Gravier	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ouvrage commencé	13 mai	27 août	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ouvrage terminé	3 oct	17 oct	.....	.....	.....	.....	.....	.....

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H M	% du total.	H M	% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.	H M	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	4 00	1·11	52 00	9·61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	56 00	6·21
" " " de réparations	20 00	5·54	95 00	17·56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	115 00	12·75
" " " d'approvisionnements de charbon	2 00	0·55	5 00	0·92	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7 00	0·77
" " " " d'eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de marées et de courants	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de nettoyage du matériel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " " des chaudières	40 00	11·8	15 00	2·71	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55 00	6·10
" " " d'inspection des chaudières	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de congés	10 00	2·77	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 00	1·11
" " " de retards des chalands et des remorqueurs	.....	.....	10 00	1·85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 00	1·11
" " " de retards dans la réception des ordres	.....	.....	15 00	2·77	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 00	1·66
" " " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage	152 00	42·10	62 00	11·46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	214 00	23·72
" " " de changement d'ouvrage	1 00	0·28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 00	0·11
" " " de manque de charbon ou de fourniture	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " de mise en hivernement	37 00	10·25	3 00	0·55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40 00	4·43
" " " d'enlèvement de cailloux	56 00	15·51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	56 00	6·20
" " " diverses	39 00	10·80	284 00	52·50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	323 00	35·83
Total du temps perdu	361 00	.....	541 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	902 00	.....
Total du temps pendant lequel on a dragué	725 00	.....	63 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	788 00	.....
" " " " aurait pu draguer	1086 00	.....	604 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1690 00	.....

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Aucun.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localité: Remorqueur «Isabelle», employé le 1er octobre, pour remorquer de la rivière Mossy à l'île Snake.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 26 avril.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à l'ile Snake, Winnepegosis: 8 nov. 1912.
Remarques: 1er octobre, remorquage de la rivière Mossy à l'île Snake, par le remorqueur «Isabelle». Dans les causes diverses on comprend 36 heures de temps perdu à Mossy River, l'équipage ayant laissé l'ouvrage; 9 heures à l'île Snake, pour porter assistance au capitaine Coffey; 130 heures à l'île Snake pour démolir et reconstruire la maison de la drague, afin de pouvoir passer sous le pont; 130 heures à l'île Snake, la drague ayant échouée sur une barre de sable.

MANITOBA—*Suite.*

Drague du Ministère, «No. 204», avec Outillage Auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déb. enlevés, vgs.cubes	.....	7,120	10,417	13,275	11,230	11,106	17,219	2,160	.....	.....	.....	.....	72,527
Espèce de déblais.....	.....	Roc.....	Vase et sab.	Vase et sab.	Glaise, sab. cailloux.	Glaise.....	Glaise, vase	Glaise, vase	.....	.....	.....	.....	.....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer..	260	270	250	270	270	250	270	80	.....	.....	.....	.....	1,920
Temp p. lequel on a dr..	.....	201	207	201	182	164	201	35	.....	.....	.....	.....	1,191
Nombre de vgs. cubes draguées par heure...	.....	35·42	50·32	66·00	61·70	67·72	85·66	61·71	.....	.....	.....	.....	.....

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires.....	445 93	744 97	745 00	797 00	744 99	745 00	745 00	177 64	.....	.....	.....	.....	5,145 53
Approvisionnement.....	32 99	211 58	73 66	246 00	221 32	104 89	158 58	1 50	3 67	.....	.....	.....	1,054 19
Charbon.....	.....	368 35	175 68	552 77	752 57	238 13	10 00	.....	.....	.....	.....	68 75	2,166 25
Magasins et équipement	178 54	53 04	23 45	74 35	40 96	5 90	13 25	106 00	.....	.....	.....	.....	495 49
Dépenses éventuelles...	9 05	8 50	14 50	8 00	8 00	8 00	13 75	.....	.....	.....	.....	.....	69 80
Eau.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs.	.....	120 00	300 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	420 00
Rp. (comp. t. les item c. aux r. des v. du m.).	53 20	140 70	43 15	75	.....	.....	50 00	71 00	236 98	46 65	109 06	1,084 42	1,835 91
Réparations extraord.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux.....	719 71	1,647 14	1,375 44	1,678 87	1,767 84	1,101 92	990 58	356 14	240 65	46 65	109 06	1,153 17	11,187 17

DÉPENSES FAITES À:

——	Lockport.	Winnipeg.	Gimli.	Willow Point.	Winnipeg Beach.	Selkirk.		Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires—drague.....	606 07	1,102 79	470 77	131 60	1,121 32	126 03	.....	3,558 58
" remorqueurs du ministère.....	270 28	491 79	209 94	58 68	500 06	56 20	.....	1,586 95
Provisions—drague.....	119 69	217 79	92 98	25 99	221 45	24 89	.....	702 79
" remorqueurs du ministère.....	59 85	108 90	46 48	12 99	110 73	12 45	.....	351 40
Combustible—drague.....	184 47	335 66	143 29	40 06	341 30	38 36	.....	1,083 14
" remorqueurs du ministère.....	184 47	335 65	143 29	40 05	341 29	38 36	.....	1,083 11
Magasins et équipement—drague.....	42 20	76 78	32 78	9 16	78 07	8 78	.....	247 77
" " " remorqueurs du ministère.....	42 19	76 77	32 77	9 16	78 06	8 77	.....	247 72
Dépenses éventuelles—drague.....	5 95	10 82	4 62	1 29	11 00	1 24	.....	34 92
" " remorqueurs du ministère.....	5 94	10 81	4 61	1 29	11 00	1 23	.....	34 88

Eau—drague								
" remorqueurs du ministère								
Pilotage et remorquage—drague								
" " " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	147 00	297 14	106 04	32 18	310 35	32 18		924 89
" remorqueurs du ministère	146 99	333 28	106 04	32 18	260 35	32 18		911 02
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs	110 00	310 00						420 00
Dépenses totales, drague	1,105 38	2,040 98	850 48	240 28	2,083 49	231 48		6,552 09
" " remorqueurs du ministère	709 72	1,357 20	543 13	154 35	1,301 49	149 19		4,215 08
" " remorqueurs loués	110 00	310 00						420 00
Dépenses totales	1,925 10	3,708 18	1,393 61	394 63	3,384 98	380 67		11,187 17
Verges cubes enlevées	7,120	23,397	8,278	3,247	27,845	2,640		72,527
Coût par vg. (calculé d'après la dépense totale)	27·4 c.	15·85 c.	16·83 c.	12·15 c.	12·16 c.	14·42 c.		15·42 c.
Coût par heure du dragage actuel	$9.57½	$9 24½	$9.61	$8.97	$9.51	$8.67		$9.39
Espèce de matériaux	Rock	Vase et sable	Sable et caill.	Glaise	Glaise et vase	Glaise et vase		
Ouvrage commencé	1er mai	31 mai	1er août	10, 12, 15, 23, 24, 29 août.	31 août	1 oct		
Ouvrage terminé	30 mai	27 juillet	28 août	29 août	29 oct	5 nov		

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.	H M	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps			4 00	2·6	29 00	26·60	4 00	14·81	96 00	38·55					133 00	18·24
" " " de réparations	18 00	14·28	15 00	7·73	3 00	2·75			4 00	1·61					40 00	5·49
" " " d'approvisionnements de charbon	10 00	7·93	14 00	7·22	9 00	8·26			15 00	6·2	4 00	16·66			52 00	7·13
" " " " d'eau																
" " " de marées et de courants																
" " " de nettoyage du matériel																
" " " " des chaudières	15 00	11·90	23 00	11·86	17 00	15·59			17 00	6·82					72 00	9·87
" " " d'inspection des chaudières																
" " " de congés	10 00	7·93	10 00	5·15					10 00	4·2					30 00	4·11
" " " de retards des chalands et des remorqueurs	4 00	3·17	5 00	2·57											9 00	1·24
" " " de retards dans la réception des ordres																
" " " de remorquage et de préparation de l'ouv.	55 00	43·65	96 00	49·48	46 00	42·20	21 00	77·77	82 00	32·93	18 00	75·00			318 00	43·62
" " " de changement d'ouvrage	2 00	1·59	8 00	4·12											10 00	1·37
" " " de manque de charbon ou de fourniture																
" " " de mise en hivernement	7 00	5·55	14 00	7·22	5 00	4·59	2 00	7·40	13 00	5·22	2 00	8·33			43 00	5·90
" " " diverses	5 00	3·97	5 00	2·57					12 00	4·82					22 00	3·2
Total du temps perdu	126 00		194 00		109 00		27 00		249 00		24 00				729 00	
Total du temps pendant lequel on a dragué	201 00		401 00		145 00		44 00		356 00		44 00				1191 00	
" " " " aurait pu draguer	327 00		595 00		254 00		71 00		506 00		68 00				1920 00	

Nom des remorqueurs du ministere employés, dates de leur emploi et localités;—Remorqueur *Lisgar*, du 29 avril au 18 mai, à Lockport; remorqueur *Sir Hector*, du 28 juillet au 10 août, à Gimli; remorqueur *Pefin s*, du 30 août au 29 oct. a Winnipeg Beach; remorqueur *Sir Hector*, du 1er juillet au 27 juillet a Winnipeg; remorqueur *Pegnis*, du 11 au 29 aout, a Gimla remorqueur *Peguis*, du 11 au 29 août; a Gimli; remorqueur *Peguis*, du 30 oct. au 5 nov. à Selkirk.

Nom des remorqueurs loués: dates de leur emploi et localités: remorqueur, *Fisherman*, du 19 au 30 mai, à Lockpo;t: du 31 mai au 30 juin, a Winnipeg.

Date a laquelle la drague a commencé son travail—1er avril.

" " " *ete mise en hivernement a Selkirk, Man*:—9 nov. 1912.

Remarques: 30 avril 1912, remorquage de Selkirk à Lockport par le remorqueur *Lisgar*, 31 mai 1912, remorquage de Lockport à Winnipeg par le remorqueur Fisherman; 29 juillet 1912; remorquage de Winnipeg à Gimli; par le remorqueur *Sir Hector*, 30 août 1912, remorquage de Gimli à Winnipeg Beach par le remorqueur *Peguis*; 30 octobre, remorquage de Winnipeg Beach à Selkirk par le remorqueur *Peguis*.

MANITOBA—*Fin.*

Drague du Ministère, «No. 205», avec Outillage Auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déb. enlevés, vgs. cubes	.....	6,160	3,017	2,041	9,165	7,614	15,229	776	.....	.....	.....	.....	44,002
Espèce de déblais	.....	Roc.....	Roc, gravier, vase.	Tuf, roc.	Gravier, pierres, tuf.	Gravier, pierres, tuf, cailloux.	Gumbo, sable, vase.	Glaise.....	.....	.....	.....	.....	.....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	H. M. 260 00	H. M. 270 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 270 00	H. M. 250 00	H. M. 270 00	H. M. 50 00	.....	.....	.....	.....	H. M. 1,890 00
Temps p. lequel on a d.	.....	196 00	126 00	221 00	242 00	199 00	181 00	10 00	.....	.....	.....	.....	1,175 00
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	31·43	23·94	9·23	37·87	38·26	84·13	77·6	.....	.....	.....	.....	.....

DÉTAILS DES DEPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	474 30	847 00	783 16	795 00	794 99	795 00	795 00	154 99	.....	.....	.....	.....	5,439 44
Approvisionnement	32 96	223 02	152 56	108 10	345 75	89 87	190 08	19 15	6 36	.....	.....	.....	1,167 85
Charbon	487 32	.....	571 14	151 97	579 50	199 06	.....	.....	.....	.....	.....	68 75	2,057 74
Magasins et équipement	107 94	201 40	28 05	99 82	34 35	53 26	43 66	3 70	.....	160 55	.....	.....	732 73
Dépenses éventuelles	15 75	8 00	9 80	15 40	14 25	8 00	8 00	49 85	.....	.....	.....	50 55	179 60
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rép. (c. tous les item c. aux r. des vaiss du m.)	70 88	5 75	185 35	.....	28 65	.....	.....	105 76	62 00	240 51	7 65	108 25	814 80
Réparations extraord.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	1,189 15	1,285 17	1,730 06	1,170 29	1,797 49	1,145 19	1,036 74	333 45	68 36	401 06	7 65	227 55	10,392 16

DÉPENSES FAITES À:

—	Lockport.	Sugar Point.	Lister's Rapid	Embouchure de la rivière, nouv. chenal.	Selkirk Slough.	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires—drague	915 84	1,401 27	740 93	593 53	62 89	.....	.....	3,714 46
" remorqueurs du ministère	425 31	650 75	344 08	275 63	29 21	.....	.....	1,724 98
Provisions—drague	191 97	293 71	158 63	124 40	13 18	.....	.....	781 89
" remorqueurs du ministère	95 98	146 86	74 32	62 21	6 59	.....	.....	385 96
Combustible—drague	253 68	388 14	205 23	164 40	17 42	.....	.....	1,028 87
" remorqueurs du ministère	253 68	388 14	205 23	164 40	17 42	.....	.....	366 37
Magasins et équipement—drague	90 33	138 21	73 08	58 54	6 21	.....	.....	366 36
" " " remorqueurs du ministère	90 33	138 21	73 08	58 54	6 20	.....	.....	89 81
Dépenses éventuelles—drague	22 14	33 88	17 92	14 35	1 52	.....	.....	89 79

" " remorqueurs du ministère	22 14	33 87	17 91	14 35	1 52			
Eau—drague et remorqueurs du ministère								
Pilotage et remorquage—drague remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague et remorqueurs du ministère								
Réparations—drague remorqueurs du ministère	118 70	147 32	81 77	55 56	4 06			407 41
Réparations extraordinaires—drague	118 70	147 31	81 77	55 55	4 06			407 39
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales, drague	1,592 66	2,402 53	1,277 56	1,010 78	105 28			6,388 81
" " remorqueurs du ministère	1,006 14	1,505 14	796 39	630 68	65 00			4,003 35
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	2,598 80	3,907 67	2,073 95	1,641 46	170 28			10,392 16
Verges cubes enlevées	7,129	18,525	2,343	14,938	1,067			44,002
Coût par vg. (calculé d'après la dépense totale)	36·45 c.	21·9 c.	88·52 c.	10·99 c.	15·96 c			23·57 c
Coût par heure du dragage actuel	$10·39½	$8·28	$7·91½	$9·22	$13·10			$8·84¼
Espèce de matériaux	Rock	Gravier, tuf. pierres, cailloux.	Rock	Gumbo, sab., vase.	Glaise			
Ouvrage commencé	1er mai, 14 juin	1er juin, 30 juil.	24 juin	30 sept.	30 oct.			
Ouvrage terminé	31 mai, 22 juin.	7 juin, 29 sept.	29 juillet	29 oct.	1er nov.			

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	M. H.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	1 00	0·4	6						37 00	29·85					38 00	5·31
" " " de réparations	82 00	37·96	46 00	19·9	16 00	13·91	10 00	8·6							154 00	21·54
" " " d'approvisionnements de charbon	5 00	2·31					2 00	1·61							7 00	0·98
" " " " d'eau																
" " " de marées et de courants																
" " " de nettoyage du matériel																
" " " " des chaudières	8 00	3·70	17 00	7·5	9 00	7·82	7 00	5·64							41 00	5·73
" " " d'inspection des chaudières																
" " " de congés	10 00	4·63	10 00	4·15	10 00	8·69									30 00	4·20
" " " de retards des chalands et des remorqueurs																
" " " de retards dans la réception des ordres																
" " " de remorquage et de préparation de l'ouv.	80 00	37·4	149 00	61·83	64 00	55·65	65 00	44·35	19 00	100·00					367 00	51·33
" " " de changement d'ouvrage	13 00	6·2	3 00	1·24	6 00	5·22	7 00	5·64							29 00	4·6
" " " de manque de charbon ou de fourniture																
" " " mise en hivernement	9 00	4·17	16 00	6·64	9 00	7·83	6 00	4·84							40 00	5·59
" " " diverses	8 00	3·70			1 00	·87									9 00	1·26
Total du temps perdu	216 00		241 00		115 00		124 00		19 00						715 00	
Total du temps pendant lequel on a dragué	250 00		472 00		262 00		178 00		13 00						1175 00	
" " " " aurait pu draguer	466 00		713 00		377 00		302 00		32 00						1890 00	

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Friday», du 1er au 31 mai, à Lockport; du 1er au 7 juin, à Sugar Point; du 8 au 13 juin à Selkirk Slough; du 14 au 23 juin, à Lockport; du 24 juinau 29 juillet à Lister Rapids; du 30 juillet au 29 sept., à Sugar Point; du 30 sept. au 29 oct., à l'embouchure de la rivière; du 30 oct. au 1er nov., à Selkirk Slough.

Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Aucun.

Date à laquelle la drague a commencé son travail: 1er avril. *Date a laquelle la drague a été mise en hivernement a Selkirk Man:* 6 nov. 1912.

Remarques: 30 avril 1912, remorquage de Selkirk à Lockport par le remorqueur «Friday», 1er juin 1912, remorquage de Lockport à Sugar Point par le remorqueur «Friday»; 8 juin 1912, remorquage de Sugar Point à Selkirk Slough par le remorqueur «Friday»; 14 juin 1912, remorquage de Selkirk à Lockport par le remorqueur «Friday»; 22 juin 1912, remorquage de Lockport à Lister Rapids, par le remorqueur «Friday»; 30 juillet 1912, remorquage de Lister Rapids à Sugar Point par le remorqueur «Friday»; 30 sept. 1912, remorquage de Sugar Point. à l'embouchure de la rivière par le remorqueur «Friday»; 30 oct. 1912, remorquage de l'embouchure de la rivière à Selkirk par le remorqueur «Friday».

SASKATCHEWAN.

Drague du Ministère, «No. 207», avec Outillage Auxiliaire.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevés, vgs. c.	.....	1,210	4,018	5,168	5,242	2,389	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18,027
Espèces de déblais	.....	Gravier et gumbo.	Gumbo, sable et gravier.	Gumbo et glaise dure.	Glaise dure avec gravier	Glaise, pierre.							
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	Heures. 130	Heures. 250	Heures. 270	Heures. 260	Heures. 230	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,140
T. pend leq. on a drag.	.....	41¾	86	108	123¼	57½	.....	.....	.....	.....	.....	.....	416½
Nombre de vgs. cubes draguées par heure	.....	28·98	46·72	47·85	42·53	41·55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	8 00	378 29	621 67	613 69	635 00	515 17	75 00	55 50	50 00	60 00	50 00	60 00	3,122 32
Approvisionnement	.....	130 79	143 62	213 53	101 32	98 96	.....	.....	.....	.....	.....	.....	688 22
Charbon	.....	286 46	375 15	527 26	377 43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,566 30
Magasins et équipement	.....	23 20	11 00	6 30	22 50	87 01	.....	.....	.....	.....	.....	.....	150 01
Dépenses éventuelles	17 90	1 00	16 25	43 16	61 82	40 10	.....	.....	.....	.....	0 25	.....	180 48
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rép. (c. t. les item ch. aux rép. des vais. du m.)	743 18	303 10	125 41	86 95	7 55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,266 19
Répar. extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	769 08	1,122 84	1,293 10	1,490 89	1,205 62	741 24	75 00	55 50	50 00	60 00	50 25	60 00	6,973 52

DÉPENSES FAITES AU LAC LAST MOUNTAIN.

—	Valeport, Sask.							Totaux.
	$ c.							$ c.
Salaires—Drague	2,16 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,166 50
" remorqueurs du ministère	955 82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	955 82
Provisions—drague	458 82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	458 82
" remorqueurs du ministère	229 40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	229 40
Combustible—drague	1,044 20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,044 20
" remorqueurs du ministère	522 10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	522 10
Magasins et équipement—drague	150 01	.....	.....	.....	.....	.....	.....	150 01
" " remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dépenses éventuelles—drague	180 48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	180 48
" " remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Eau—drague								
" remorqueurs du ministère								
Pilotage et remorquage—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Quaiage—drague								
" remorqueurs du ministère								
Réparations—drague	1,246 44							1,246 44
" remorqueurs du ministère	19 75							19 75
Réparations extraordinaires—drague								
" " remorqueurs du ministère								
Loyer des remorqueurs								
Dépenses totales—drague	5,246 45							5,246 45
" " remorqueurs du ministère	1,727 07							1,727 07
" " remorqueurs loués								
Dépenses totales	6,973 52							6,973 52
Verges cubes enlevées	18,027							18,027
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	38·7 cts.							38·7 cts.
Coût par heure du dragage actuel	$16·743							$16·743
Espèce de matériaux	Glaise dure, gravier							
Ouvrage commencé	17 mai 1912							
Ouvrage terminé	26 sept. 1912							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H	M	% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du total.		% du ottal.		% du total.	Totaux. H	M	% du total.
Temps perdu pour cause d'orage et de mauvais temps	248	30	21·8													248	30	21·8
" " " de réparations	22	30	2·0													22	30	2·0
" " " d'approvisionnements de charbon	8	00	0·7													8	00	0·7
" " " " d'eau																		
" " " de marées et de courants																		
" " " de nettoyage du matériel	6	00	0·5													6	00	0·5
" " " " des chaudières	39	00	3·4													39	00	3·4
" " " d'inspection des chaudières																		
" " " de congés	30	00	2·6													30	00	2·6
" " " de retards des chalands et des remorqueurs	208	00	18·3													208	00	18·3
" " " de retards dans la réceptions des ordres																		
" " " de remorquage et de prépar. de l'ouvrage																		
" " " de changement d'ouvrage	4	45	0·4													4	45	0·4
" " " de manque de charbon ou de fourniture																		
" " " de gelée	36	30	3·2													36	30	3·2
" " " d'équipage incomplet	80	00	7·0													80	00	7·0
" " " diverse	40	15	3·6													40	15	3·6
Total du temps perdu	723	30	63·5													723	30	63·5
Total du temps pendant lequel on a dragué	416	30	36·5													416	30	36·5
" " " " aurait pu dragué	1140	00	100													1140	00	100

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Remorqueur «Ruby», du 17 mai au 26 sept. 1912 à Valeport, lac Last Mountain, Sask.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Aucun.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 17 mai 1912.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Valeport, Sask.: 26 sept. 1912.

ALBERTA.

Drague du Ministère, «No. 206», avec Outillage Auxiliaire.

—	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Déblais enlevées vgs. c.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Espèce de déblais	.....	.....	Gumbo	Gumbo	Vase, sable, gravier.	Gumbo	Gumbo	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Temps pendant lequel on aurait pu draguer	.....	.....	H. M. 240 00	H. M. 260 00	H. M. 270 00	H. M. 250 00	H. M. 110 00	.....	.....	.....	.....	.....	H. M. 1,130 00
T. pend. leq. on a dragué	.....	.....	228 00	202 00	139 00	218 00	14 00	.....	.....	.....	.....	.....	801 00
Nombre de vgs. cubes draguées par heures	.....	.....	48·31	50·72	28·27	30·59	8·78	.....	.....	.....	.....	.....	.....

DÉTAILS DES DÉPENSES.

	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires	45 00	264 48	375 00	375 00	375 00	375 00	182 16	45 00	45 00	45 00	45 00	45 00	2,216 64
Approvisionnement	9 20	170 65	172 59	170 26	210 67	165 58	70 71	21 30	20 60	33 95	.....	18 10	1,063 61
Charbon	440 00	.....	80 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	825 00	1,345 00
Magasins et équipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11 50	65 00	241 98	318 48
Dépenses éventuelles	.....	105 80	31 00	.....	.....	.....	.....	73 10	2 00	.....	.....	12 00	223 90
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rép. (c. t. les item ch. aux rép. des vais. du m.)	.....	.....	7 90	26 25	11 50	10 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45 65
Répar. extraordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,234 36	1,234 36
Totaux	494 20	540 93	666 49	571 51	587 17	550 58	252 87	139 40	67 60	90 45	110 00	2,376 44	6,447 64

DÉPENSES FAITES À:

—	Grouard, Alta.	—	—	—	—	—	—	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Salaires—drague et remorqueurs du ministère	2,216 64	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,216 64
Provisions—drague et remorqueurs du ministère	1,063 61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,063 61
Combustible—drague et remorqueurs du ministère	1,345 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,345 00
Magasins et équipement—drague et remorqueurs du ministère	298 29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	298 29
Dépenses éventuelles—drague et remorqueurs du ministère	244 09	.....	.....	.....	.....	.....	.....	244 09
Eau—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pilotage et remorquage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Quaiage—drague et remorqueurs du ministère	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Réparations—drague et remorqueurs du ministère	45 65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45 65
Réparations extraordinaires—drague et remorqueurs du ministère	1,234 36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,234 36
Loyer des remorqueurs	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Dépenses totales—drague et remorqueurs du ministère	6,447 64							6,447 64
Dépenses totales—remorqueurs loués								
Dépenses totales	6,447 64							6,447 64
Verges cubes enlevées	31,984							31,984
Coût par verge cube (calculé d'après la dépense totale)	$0·20							$0·20
Coût par heure du dragage actuel	$8·05							$8·05
Espèce de matériaux	Gumbo							
Ouvrage commencé	3 juin 1912							
Ouvrage terminé	5 oct. 1912							

DISTRIBUTION DU TEMPS PAR HEURES.

	H. M.	% du total.	H. M.	% du total	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.	H. M.	% du total.
Temps perdu pour cause d'orages et de mauvais temps	50 00	44·2															50 00	44·2
" " " de réparations	130 00	11·50															130 00	11·50
" " " d'approvisionnement de charbon	5 00	0·44															5 00	0·44
" " " " d'eau																		
" " " de marées et de courants																		
" " " de nettoyage du matériel	5 00	0·44															5 00	0·44
" " " " des chaudières	51 00	4·51															51 00	4·51
" " " d'inspection des chaudières																		
" " " de congés	10 00	0·88															10 00	0·88
" " " de retards des chalands et des remorqueurs																		
" " " de retards dans la réception des ordres																		
" " " de remorquage et de prépar. à l'ouvrage																		
" " " de changement d'ouvrage	78 00	6·90															78 00	6·90
" " " de manque de charbon ou de fourniture																		
" " " de brouillard																		
" " " diverses																		
Total du temps perdu	329 00																329 00	
Total du temps pendant lequel on a dragué	801 00																801 00	
" " " " aurait pu draguer	1130 00																1130 00	

Noms des remorqueurs du ministère employés, dates de leur emploi et localités: Aucun.
Noms des remorqueurs loués; dates de leur emploi et localités: Aucun.
Date à laquelle la drague a commencé son travail: 15 mai 1912.
Date à laquelle la drague a été mise en hivernement à Grouard, Alta.: 15 oct. 1912.
Remarque: Combustible $80, pour l'année 1911–12; aussi $31 pour pension, 1911–12, C. Hilker. Les dépenses diverses contiennent les dépenses de voyage et $825 pour bois de chauffage, pour l'année 1913–14. Les dépenses diverses du mois de mars contiennent $12 pour lavage et nettoyage de la drague. D'après les rapports hebdomadaires 31,984 vgs. de déblais ont été enlevées (mesurés à bord des chalands) équivalant à 33,923 vgs. mesurées sur place.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, CANADA.

Division du dragage, Vancouver, C.-B.

Coût de la mise en opération des dragues de la C.-B. durant les douze mois, terminés le 31 mars 1913.

—	Liste. de paye.	Provisions et glace.	Pension de l'équipage.	Buanderie.	Fourniture des engins.	Quincaillerie et épicerie.	Charbon.	Eau.	Appareils de forage.	Dynamite.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Drague 'Fruhling'	16,044 14	4,516 67	96·75	86·70	934 69	884 18	12,855 93	.....	.....	.....
Drague 'King Edward'	15,777 68	4,305 06	86 00	85 60	744 52	1,483 93	8,926 05	32 91	.....	.....
Drague 'Mastodon'	34,103 58	9,943 95	179 00	176 79	3,214 83	6,181 55	9,689 96	106 00	.....	.....
Drague 'Ajax'	15,209 26	6,506 04	554 59	164 27	514 55	2,367 62	9,504 72	118 15	.....	.....
Drague 'Mudlark'	11,935 76	4,586 90	186 35	37 24	868 22	1,600 81	2,155 00	98 75	.....	.....
Lobnitz Rock Breaker No. 1	8,676 70	2,628 54	214 97	47 18	108 79	846 29	2,917 00	6 65	.....	.....
Appareil de forages sous-marin	10,508 60	.....	.....	.....	.....	974 58	155 25	.....	515 15	1,640 75
Arrache-souches "Samson'	4,782 11	1,652 09	103 30	32 00	149 46	364 09	1,431 85	.....	.....	.....
Arrache-souches 'Cygnet'	6,289 74	2,208 18	38 91	.....	7 31	705 89	994 25	.....	.....	.....
Arrache-souches 'Naas River'	3,225 92	1,024 87	.....	.....	.....	177 64	467 50	.....	.....	.....
Remorqueur 'Petrel'	6,016 46	335 14	104 10	5 25	254 77	1,024 34	.....	.....	.....	.....
Remorqueur 'Pt. Garry'	2,367 42	65 06	26 00	10 40	608 50	127 51	474 26	.....	.....	.....
Remorqueur 'Pt. Hope'	6,996 53	1,379 44	23 50	16 65	225 44	781 24	554 26	1 20	.....	.....
Remorqueur 'Pt. Ellice'	7,615 29	1,768 20	104 38	41 30	444 84	1,213 97	1,526 05	.....	.....	.....
Remorqueur 'Pt. Grey'	11,371 09	4,049 54	155 71	64 04	732 82	1,068 45	3,230 79	.....	.....	.....
Drague 'Pelican' Drague 'Heron' Drague 'Nakusp' Drague 'Bittern' Drague 'Sheldrake'	Division intérieure—Impossible de se procurer les détails.									
Divers—chargé au dragage de la C.-B.	2,898 57	39 00	.....	.....	21 53	13 25	20 67	253 13	*.....	.....
	164,818 85	45,008 68	1,873 56	767 42	8,830 27	19,815 34	54,903 54	616 79	515 15	1,640 75

*Comprend le service de l'eau pour les dragues Fruhling et King Edward.

Coût de la mise en opération des dragues de la C.-B. durant les douze mois, terminés le 31 mars 1913—*Suite.*

—	Loyer des remorqueurs.	Divers.	Nouvel équipement.	Dépenses de voyage.	Loyer des chalands.	Réparations aux remorqueurs.	Réparations aux chalands.	Réparations aux dragues.	Total, entretien.	Coût total des opérations.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Drague 'Fruhling'	.....	85 12	550 20	.....	.....	.....	.....	11,601 03	36,054 38	47,655 41
Drague 'King Edward'	120 00	1,270 15	403 95	67 35	.....	.....	195 60	14,091 30	33,303 20	47,590 03
Drague 'Mastodon'	950 00	2,959 14	1,318 45	2 80	782 00	336 00	8,748 98	29,775 69	69,608 05	108,468 72
Drague 'Ajax'	.....	890 19	145 00	75	170 00	.....	7,110 44	7,427 87	36,145 14	50,683 45
Drague 'Mudlark'	.....	567 79	.....	9·95	.....	.....	1,651 28	10,024 91	23,046 77	34,722 96
Lobnitz Rock Breaker No. 1	894 00	366 65	9·57	30 90	.....	.....	.....	4,579 74	16,747 24	21,326 98
Appareil de forages sous-marins	12 00	360 76	.....	.....	.....	.....	.....	1,475 96	14,167 09	15,643 05
Arrache-souches 'Samson'	.....	3 00	.....	.....	.....	.....	.....	82 65	8,517 90	86,00 55
Arrache-souches 'Cygnet'	35 00	298 04	.....	151 70	.....	.....	.....	2,191 99	10,729 02	12,921 01
Arrache-souches 'Naas River'	.....	375 46	.....	84 61	.....	.....	.....	129 70	5,356 00	5,485 70
Remorqueur 'Petrel'	31 86	.....	.....	1 50	.....	4,074 46	.....	.....	7,773 42	11,847 88
Remorqueur 'Pt. Garry'	.....	115 10	.....	.....	60 00	694 52	.....	.....	3,854 25	4,548 77
Remorqueur 'Pt. Hope'	.....	249 60	.....	4 35	.....	2,088 37	.....	.....	10,232 21	12,320 58
Remorqueur 'Pt. Ellice'	.....	270 60	.....	11 50	.....	2,113 73	.....	.....	12,996 13	15,109 86
Remorqueur 'Pt. Grey'	.....	782 20	.....	3 50	.....	5,557 24	.....	.....	21,458 14	27,015 38
Drague 'Pelican'	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	170 10	10,127 98	10,298 08
Drague 'Heron'	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	500 25	8,571 63	9,071 88
Drague 'Nakusp'	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,299 41	9,299 41
Drague 'Bittern'	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15,659 84	15,659 84
Drague 'Sheldrake'	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	218 45	7,418 54	7,636 99
Divers—chargé au dragage de la C.-B.	1,515 00	7,120 57	Sur et bureau. 913 12	984 03	.....	.....	.....	.....	13,778 87	13,778 87
	3,526 00	11,746 23	3,340 29	1,352 94	1,012 00	14,864 32	17,706 30	82,269 57	374,845 21	489,685 40

DRAGUAGE exécuté par la drague «MUDLARK» durant les douze mois, du 1er avril au 31 mars 1913.

Totaux pour travail de nuit et de jour. Le travail de nuit fut commencé le 19 novembre 1913.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars.	Totaux.
Verges cubes de déblais	11,9 0	,600	7,900	11,140	10,7 0	10,700	8,50	10,55	14,05	.....	.....	14,450	109,590
Nature des déblais	Glaise.	Glaise. M. St.	.....	190 R. 10,950 C.	Vase, Glaise.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Vase et gl. gravier.	.....
Heures totales de travail	210	219·5	205·5	283	234	200·5	238·5	281	377	229	210	352·5	3,040·5
Heures de dragage	132	113·5	86	163·5	116·5	115	91	138·5	159	.....	.....	184	1,299
Verges enlevées par heure de dragage	90	84	92	68	92	93	93	76	88	.....	.....	78	84
Pourcentage du temps employé au dragage	62·9	51·8	41·8	57·8	49·8	57·4	38·1	49·3	42·2	.....	.....	52·2	41·9
" " " employé à aller et à revenir du lieu de l'ouvrage	8·1	8·[illegible]	8·8	11·7	8·1	14·2	8·6	9·3	8·6	.....	.....	10·0	8·0
" " " emp. p. les rép. de la drague	3·8	18·7	18·7	10·1	18·4	2 5	30·0	21·0	17·9	100·0	1.0·0	6·7	29·0
" " " empl. p. les rép. du remorq.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4·0	.....	.....	.....	.....	.....	0·3
" " " empl. p. les rép. des chalands	.....	.....	.....	.....	.....	3·0	.....	.....	0·7	.....	.....	.....	0·3
" " " perdu à c. du m. fo. des chal.	0·7	2·5	0·5	.....	1·7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0·5
" " " perdu pour att. des chalands	.....	.....	1·7	.....	1·1	.....	0·2	0·2	0·4	.....	.....	.....	0·3
" " " p. p. ajus. les mach. de la dr.	4·8	1·8	3·2	3·0	2·3	3·2	1·7	7·3	9·7	.....	.....	11·6	4.1
" " " perdu à cause du vent	1·9	4·3	4·5	0·7	.....	.....	5·9	.....	12·2	.....	.....	4·0	2.8
" " " perdu à cause de la marée	0·9	2·7	4·6	10·4	4·9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1.9
" " " perdu à cause de brouillard	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " perdu pour l'app. de charbon	9·3	6·4	4 6	3·3	6·2	14·2	4·0	3·4	4·5	.....	.....	3·3	4.9
" " " perdu p. laver les chaudières	4·5	.....	9·2	.....	.....	.....	4·0	3·4	.....	.....	.....	5·7	2.2
" " " perdu pour causes diverses	3 1	3·6	2·4	3·0	7·5	5·5	3·5	6·1	3·8	.....	.....	6·5	3.8

DRAGAGE exécuté par la drague aspirante, «Fruhling» durant les douze mois, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Verges cubes	19,415	15,440	8,895	20,650	23,825	10,655	17,170	23,620	17,820	31,510	31,715	23,155	243,870
	1,440 H.P	S. G.	1,330 R.	G.S.R.	S. G	S.G.B.	R. C.	G.S.C.	R. HP.	C. HP.	HP. R.	HP. R.	
	60 Roc.	St. H.P.	7,565 C.	S. Char.	C. Dross.	HP C.	HP. S. G	HP. R.	Glaise.	G. R.	Gravier.	Gravier.	
Nature des déblais	17,915 Glai.												
Heures totales de travail	210	219·5	210·25	229	234	203	238·5	319	398	460	420	373·5	3.517·75
Heures actuelles de dragage	121·75	95	85·75	121·75	136·25	59·25	140·5	162·75	123 25	224	238	142·25	1,650 50
Verges enlevées par heure de dragage	159	162	104	161	175	180	122	145	144	141	133	162	147
Pourcentage du temps employé au dragage	58 0	43·3	40·8	53·2	58·3	28·8	58·9	51·0	31·0	48·7	56·7	38·1	47·2
" " " employé à aller et à revenir du lieu de l'ouvrage	2·0	2·3	21·5	1·2	1·4	10·1	5·5	1·7	0·9	1·4	2·1	2·5	4·4
" " " empl. p. les rép. de la drague.	8·1	35·6	13·3	4·1	9·6	45·7	5·0	14·5	36·0	18·9	13·4	22·0	19 7
" " " emplo. p. les rép. du remorq.	0·2	.....	.....	5·1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0·3	0·5
" " " empl. p. les rép. des chalands.	.....	.....	2·5	1·2	0·5	3·0	.....	.....	0·2	.....	.....	.....	0·6
" " " p. à c. du mauv. fo. des chala.	10·0	6·8	0·8	2·3	1·1	1·8	4·1	2·7	1·1	3·5	1·8	3·3	3·3
" " " perdu pour att. les chalands.	.....	0·5	7·1	0·3	0·1	0·9	1·2	0·6	0·6	0·5	0·3	1·8	1·2
" " " p. p. aj. les mach. de la drague.	1·0	0·3	1·4	1·1	0·9	0·6	1·3	0·2	0·4	0·8	2·3	2·0	1·1
" " " perdu à cause du vent	1·5	.....	2·1	.....	.....	.....	12·6	1·6	20·9	11·9	6·2	13·0	5·8
" " " perdu à cause de la marée	0·5	0·5	.....	8·4	11·0	.....	.....	.....	0·5	.....	.....	.....	1·7
" " " perdu à cause du brouillard	.....	.....	.....	.....	.....	.....	‡.....	.....	.....	0·4	1·1	1·3	0·2
" " " perdu pour l'app. de charbon.	6·9	4·3	5·1	6·2	6·4	3·8	4·0	6·3	5·0	6·1	5·5	6·9	5·5
" " " perdu p. laver les chaudières.	4·5	.....	.....	.....	6·2	.....	.....	3·0	.....	.....	4·8	.....	1·5
" " " perdu pour causes diverses	7·3	6·4	·4	‡16·9	4·6	5·3	7·4	8·4	3·4	7·8	5·8	8·8	7·3

‡ Un grand pourcentage de la perte de temps de la drague est due à ce qu'il fallait s'approvisionner de charbon au quai à (Nanaimo).
Totaux pour le travail de nuit et de jour. Le travail de nuit a commencé le 19 novembre 1912.

DRAGAGE exécuté par la drague 'Mastodon' durant les douze mois, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913.

(Total pour travail de jour et de nuit.)

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Octobre.	Nov.	Déc.	Janvier.	Fév.	Mars.	Totaux.
Verges cubes de déblais	109,900	97,100	.....	62,100	70,800	72,900	49,200	126,000	104,700	19,500	45,900	69,300	827,400
Nature des déblais	Gravier.	.....	B. Cl. G. H. P.	.....	.....	.....	.....	H. P. Vase.	Vase.	Gravier.	.....	.....	.....
Heures totales de travail	420	387·5	205·5	439	418·5	389·5	412·5	445	387·5	323·5	346·5	373·5	4,548·5
Heures de dragage	20 ·5	174·5	.....	213	219	18	259·75	214·5	161·5	47	115·25	181·25	1·978·25
Verges enlevées par heure de dragage	532	556	.....	291	323	392	189	587	648	415	398	38	418
Pourcentage du temps employé au dragage	49·2	45·1	.....	48·4	52·4	47·8	62·9	48·3	41·7	14·5	33·3	48·6	41·0
" " " à aller et à revenir du lieu de l'ouvrage	5·8	1·0	.....	.....	.....	0·3	1·3	.....	0·3	1·9	2·0	2·5	1·3
Pourcent. du t. empl. pour les répar. de la drague	.....	13·7	100	8·1	14·3	4·7	12·8	0·3	9·3	34·0	22·1	1·5	18·4
" " " pour les répar. du remorqueur	1·2	0·4	.....	2·9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0·4
" " " pour les répar. des chalands	.....	0·7	.....	.....	.....	7·0	0·2	3·7	.....	.....	.....	.....	1·0
" " perdu à cau. du mauv. fonc. des cha.	23·8	23·7	.....	14·9	18·3	16·0	5·0	20·2	16·8	5·8	7·7	8·0	13·4
" " perdu pour attendre les chalands	8·3	8·7	.....	.....	1·3	4·0	1·4	11·6	12·2	1·8	1·8	2·6	4·5
" " perdu pour ajust. les mach. de la dr.	.....	.....	.....	1·7	0·1	.....	2·3	4·4	3·8	.....	.....	.....	1·0
" " perdu à cause du vent	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " " de la marée	0·4	.....	.....	.....	.....	.....	0·5	.....	.....	20·2	17·3	22·2	5·0
" " " " du brouillard	.....	.....	.....	.....	0·5	1·9	.....	3·0	5·0	5·0	0·8	0·4	1·4
" " perdu pour l'approv. de charbon	5·9	5·4	.....	5·9	3·1	4·9	1·3	.....	0·3	.....	8·5	.....	2·9
" " perdu pour laver les chaudières	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " perdu pour causes diverses	5·4	1·3	.....	18·1	10·0	13·4	12·3	8·5	10·6	16·8	6·5	14·2	9·7

REMARQUES.—L'ouvrage a été discontinué à First Narrows, le 23 mai 1912.
L'ouvrage a été commencé à Coal Harbour, le juin 1912
L'ouvrage a été commencé à Parthia Shoal, le 16 janvier 1913.

DRAGAGE exécuté par la drague aspirante, «King Edward» durant les douze mois, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Octobre.	Nov.	Déc.	Janvier.	Fév.	Mars.	Totaux.
Verges cubes	24,000	16,900	80,300	46,050	22,150	26,100	40,200	54,150	44,980	15,350	34,360	66,490	471,030
Nature des déblais	Gravier.	Sable, Gravier.	Sable.	Silt.	.....	Sable.	Silt. Sable.	Sable.	.....	Silt.	Silt. F. Sand.	Silt. F. Sand.	
Heures totales de travail	212·5	220·5	205·5	232·5	243·5	210	220	224·5	219·5	229	210	205·5	2,633
Heures actuelles de dragage	142	91·25	128·5	104	56·25	63·5	89	113	118·25	34·5	71	114·5	1,125·75
Verges cubes par heure de dragage	169	185	625	443	393	411	450	479	380	445	484	579	418
Pourcentage du temps employé au dragage	66·8	41·3	62·5	44·7	23·1	30·2	40·5	50·3	53·8	15·1	33·8	55·8	43·2
" " emp. à décharger les chalands	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " employé à aller et à revenir du lieu de l'ouvrage	4·2	5·9	1·0	3·7	12·3	3·5	3·0	3·7	2·2	3·3	3·9	2·7	4·1
" " perdu pour le mont. et l'inst. du mat.	6·4	15·3	11·3	21·6	14·0	12·6	13·3	20·5	17·0	10·7	26·2	15·4	15·3
" " perdu pour réparations de la drague	8·9	25·6	13·3	1·5	45·8	44·9	32·7	7·9	5·0	*60·3	24·5	2·4	22·7
" " per. à cau. du mauv. fonc. des tuyaux	1·3	1·7	6·8	3·0	1·7	1·8	2·6	2·0	3·3	1·3	1·9	0·1	2·3
" " per. à c. du mauv. fonc. des pontons	0·6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0·3	0·2	0·2	1·0	0·6	0·2
" " per. pour ajust. les mach. de la drag.	.....	1·4	0·7	.....	.....	0·8	0·1	.....	2·3	0·2	.....	1·6	0·6
" " perdu à cause du vent	.....	4·9	.....	.....	.....	2·9	.....	.....	1·5	.....	.....	9·5	1·6
" " perdu à cause de la marée	2·2	.....	.....	.....	0·8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0·2
" " perdu à cause du brouillard	0·5	.....	.....	.....	.....	.....	0·9	1·6	.....	2·6	.....	.....	0·5
" " perdu pour l'approv. du charbon	.....	1·6	1·5	5·8	1·2	2·6	0·8	2·8	0·5	2·0	2·6	.....	1·8
" " employé à laver les chaudières	8·5	2·3	.....	7·5	.....	.....	.....	10·7	10·9	.....	.....	9·0	4·1
" " perdu pour causes diverses	0·6	.....	2·9	12·2	1·1	0·7	6·1	0·2	3·3	4·3	6·1	2·9	3·4

*Les réparations ont été faites tandis que la drague était arrêtée par la glace.

DRAGAGE exécuté par la drague aspirante, «Fruhling» durant les douze mois, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Octobre.	Nov.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Verges cubes	83,200	79,400	92,000	.....	129,600	105,600	85,600	101,600	58,600	64,800	64,000	64,800	929,200
Nature des déblais	Sable.	Vase. Sable.	Sable.	.....	Sable.	.....	.....	.....	Sable. S. glaise.	Mat. vég. Glaise.	Sable.	Sable.	.....
Heures totales de travail	211	221·5	205·5	229	234	210	229	224·5	220·75	229	210	205·5	2,629·75
Heures actuelles de dragage	79·75	91·5	96·75	.....	126·75	106	89·75	104·5	73·5	83·75	80	86·75	1,019
Verges enlevées par heure de dragage	1,043	867	951	.....	1,022	996	954	972	797	773	800	747	912
Pourcentage du temps employé au dragage	37·8	41·3	47·1	.....	54·1	50·5	39·2	46·5	33·3	36·6	38·1	42·2	38·9
" " " employé à décharger les chalands	40·0	24·1	25·4	.....	18·6	16·4	11·8	25·1	17·3	9·8	18·8	20·3	19·01
" " " employé à aller et à revenir du lieu de l'ouvrage	14·6	10·2	10·0	2·6	10·0	10·4	10·2	13·1	18·5	12·8	17·0	16·8	12·2
" " " employé pour le montage et l'installation du matériel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " perdu pour les réparations de la drague	.....	12·2	7·1	97·4	4·1	4·5	30·1	.....	4·3	13·8	1·4	2·4	14·8
" " " perdu à cause du mauvais fonctionnement des tuyaux	0·7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0·1
" " " perdu à cause du mauvais fonctionnement des pontons	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " perdu pour ajuster les machines de la drague	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0·3	.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " perdu à cause du vent	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9·5	11·1	5·1	6·3	2·6
" " " perdu à cause de la marée	.....	1·1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0·2	.....	0·1
" " " perdu à cause du brouillard	.....	.....	.....	.....	0·8	.....	0·2	0·8	3·4	8·3	.....	1·6	1·3
" " " perdu pour l'approvisionnement du charbon	5·7	5·4	5·8	.....	6·4	5·3	4·8	6·7	5·4	3·9	5·7	5·8	5·1
" " " perdu pour laver les chaudières	.....	4·3	4·6	—	.....	9·0	.....	4·2	4·3	.....	9·1	.....	2·9
" " " perdu pour causes diverses	1·2	1·4	.....	.....	6·0	3·9	3·4	3·6	4·0	3·7	4·6	4·6	3·0

DRAGAGE exécuté par la drague «Lobnitz Rock Breaker No. 1» durant les douze mois, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913.

	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Sept.	Octobre.	Nov.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Totaux.
Endroit	Dredger Roc.	.....	Platform Roc.	.....	.....	.....	....	Evans, Coleman.	Raymurs Pt. R.	.....	.....	.....	.....
Nature du roc	.....	.....	.....	.....	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Nombre de coups	4,375	6,026	6,802	9,514	9,390	Les machines n'ont pas fonctionné pendant septembre et octobre pendant qu'on y opérait des changements. Une grande partie du temps perdu attribué à réparations est en réalité due à des changements.		5,154	21,617	26,326	31,579	31,081	153,350
Nombre de trous	413	369	324	435	535			303	1,047	1,192	1,476	1,576	7,747
Verges cubes de roc cassé	.....	.....	.....	.....	.....			.....	.....	.....	.....	.....	5,146
Heures de travail	210	219·5	205·5	229	234			224·5	387·5	376	378	394·5	2,858·5
Heures employées à casser le roc	42·25	43·75	41·75	66·5	60			46·75	170·25	189·75	225·75	245·25	1,132
Coups donnés par heure	103	137	163	143	156			110	127	139	139	123	135
Pourcentage du temps employé à casser le roc	20·1	19·9	20·3	29·0	25·6			20·8	44·0	50·4	59·7	62·2	35·2
Pourcentage du temps perdu à changer d'endroit	10·0	9·6	8·2	5·9	11·3			10·7	0·6	0·7	0·5	0·5	5·8
" " " pour les réparations	2·1	16·6	5·3	20·1	10·01			27·8	27·9	8·1	20·7	11·2	15·0
" " " pour ajuster les machines	1·1	1·1	0·4	0·2	0·6			2·0	1·5	1·0	0·9	1·6	1·1
" " " à cause du vent	.....	.....	8·3	.....	.....			.....	8·1	.....	.....	5·1	2·1
" " " à cause de la marée	0·7	.....	.....	.....	9·8			.....	.....	1·0	0·5	.....	1·2
" " " à cause du brouillard	.....	.....	.....	.....	.....			.....	.....	.....	.....	.....	.....
" " " pour approvisionnement de charbon	7·5	5·8	11·7	7·5	10·9			7·6	9·0	8·2	7·3	7·6	8·3
" " " pour remplir les réservoirs d'eau	8·8	6·2	4·9	5·4	5·4			.....	0·8	0·7	0·3	0·4	3·3
" " " pour placer les ancres	13·6	15·7	17·8	14·4	5·8			6·5	4·6	3·6	4·2	4·4	9·0
" " " pour laisser passer les bateaux	10·5	9·4	11·9	3·4	7·3			7·1	.....	.....	.....	.....	5·0
" " " pour des sondages	25·6	10·7	7·9	4·3	10·5			9·4	1·3	0·3	2·5	0·6	7·3
" " " pour causes diverses	.....	5·0	3·3	9·8	2·7			8·1	2·2	26·0	3·4	6·4	6·7

Total pour travail de nuit et de jour. Le travail de nuit a été commencé le 2 décembre 1912.

ETAT indiquant le coût de la mise en opération des dragues de la Colombie-Britannique pour 1912-13, le montant total des matériaux dragués, et le coût par verge cube, en tenant compte des réparations aux dragues, remorqueurs, chalands, etc.

Nom de la drague.	Coût de l'opération.	Coût des réparations.	Coût total.	Quantité de matériaux dragués.	Coût par verge.
	$ c.	$ c.	$ c.		vgs. cubes.
Ajax	45,945 54	18,271 35	64,216 89	243,870	26 33
Fruhling	36,055 23	11,485 51	47,540 74	928,600	5 11
King Edward	37,158 05	14,581 35	51,739 40	471,030	10 09
Mud Lark	29,537 74	8,883 33	38,421 07	109,590	35 06
Mastodon	104,695 94	39,951 05	144,646 99	824,700	17 54
Lobnitz Rock Breaker	16,744 64	4,034 16	20,778 80	5,164	4·20
Drilling Plant	14,167 09	805 64	14,972 73	2,376	6·30

DRAGAGE À L'ENTREPRISE, 1912.

Amherst, N.-E.—Contrat n° 8569, avec E. R. Reid.
Drague *Mabel Reid.*

Quantité enlevé: 8,652 verges cubes, classe B, mesurées à bord des chalands, à 65 cents par verge cube; vase et glaise.

Montant payé à l'entrepreneur: $5,623.80; inspection, $466.50; dépense totale, $6,090.30.

Ouvrage commencé le 6 août 1912; terminé le 7 décembre 1912.

Le dragage a été fait jusqu'au niveau de l'eau basse des marées ordinaires.

But de l'ouvrage: Redresser le chenal d'entrée en enlevant une pointe de la grève.

440 verges cubes ont été laissées pour 1913.

Arnold's-Cove, N.-E.—Contrat n° 9026, avec Alfred Hefler.
Drague *Ajax.*

Quantité enlevée: 980½ verges cubes de vase, sable et petites pierres, classe B, mesurées à bord des chalands, à 29 cents par verge cube.

Remorquage: 1 mille.

Montant payé à l'entrepreneur, $284.35; inspection, $48; dépense totale, $332.35.

L'ouvrage fut commencé le 20 novembre et terminé le 7 décembre 1912.

Profondeur de l'eau au-dessous du zéro, 6 pieds.

Bridgewater, N.-E.—Contrat n° 7813, avec *W. J. Poupore Co., Ltd.* Drague *King Edward.*

Quantité enlevée: 93.77 verges cubes de roc, mesurées à bord des chalands, à $5.50 par verge cube.

Montant payé à l'entrepreneur: $515.74; inspection, $21.33; dépense totale, $537.07.

L'ouvrage fut commencé le 22 avril et terminé le 30 avril 1912.

Profondeur de l'eau au-dessous du zéro, 17 pieds et 9 pouces.

But de l'ouvrage: Redresser le chenal au-dessous du quai du chemin de fer.

Batiscan, P.Q.—Contrat n° 8546, avec *W. J. Poupore Co., Ltd.* Drague *Duke of York.*

Quantitée enlevée: 56,804 verges cubes de sable et glaise, classe B, mesurées à bord des chalands, à 15 cents par verge cube.

Remorquage: 1½ à 1¾ mille.

Montant payé à l'entrepreneur: $8,520.60; inspection $223; dépense totale, $8,743.60.

L'ouvrage fut commencé le 9 mai et terminé le 3 août 1912.

But de l'ouvrage: Draguer un chenal de 12 pieds jusqu'au quai.

Ouvrage terminé.

Berthierville, P.Q.—Contrat n° 8537, avec *W. J. Poupore Co., Ltd.* Dragues *Prnce Willie, Prince Guy* et *Duke of York.*

Quantité enlevée: 83,444 verges cubes de sable et de glaise, à 14 cents par verge cube, mesurée à bord des chalands.

Remorquage: 2 à 3.7 milles; 1 cent extra par verge cube a été payé pour 11,571 verges cubes.

Montant payé à l'entrepreneur: $11,797.87; inspection, $354.65; dépense totale, $12,152.52.

L'ouvrage fut commencé le 9 mai et terminé le 20 septembre 1912.

But de l'ouvrage: Draguer jusqu'aux quais des chenaux de 100 pieds de largeur et 10 pieds de profondeur.

Ouvrage terminé.

Byng-Inlet, Ont.—Contrat n° 8756, avec *C. S. Boone Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *Meade.*

Quantité enlevée: 3,870 verges cubes de roc, à $5.49 par verge mesurée à bord des chalands.

Remorquage, 2½ milles.

Montant payé à l'entrepreneur, $21,246.30.

Ouvrage commencé le 29 mai et terminé le 5 juillet 1912.

Profondeur de l'eau au-dessous du zéro, 20 pieds.

But de l'ouvrage: Draguer jusqu'au quai un chenal de 150 pieds de largeur par 20 pieds de profondeur.

Buctouche, N.-B.—Contrat n° 8572, avec Peter England. Drague *Excavator.*

Quantité enlevée: 30,844.6 verges cubes, dont 22,269.1 verges cubes furent remorquées, à 36 cents par verge, 3,421 verges cubes furent jetées par-dessus bord à 24 cents par verge et 5,154.5 verges cubes furent remorquées une seconde fois à 12 cents par verge. Les substances draguées étaient du sable, de la vase et de la glaise, classe B, et furent mesurées à bord des chalands.

Remorquage, ½ mille.

Montant payé à l'entrepreneur: $9,851.98; inspection, $477.90; dépense totale, $10,329.88.

L'ouvrage fut commencé le 9 mai et terminé le 21 novembre 1912.

But de l'ouvrage: Creuser un chenal de 40 pieds de largeur et 3 pieds de profondeur à travers la barre.

Blind-River, Ont.—Contrat n° 8884, avec la *C. A. Boone Dredging and Construction Co., Ltd.* Dragues *Kingsford* et *Meade.*

Quantité enlevée: 57,197 verges cubes de sable et glaise, à 15½ cents, mesurées sur place, classe B.

Montant payé à l'entrepreneur: $8,865.54; inspection, $376.80; dépense totale, $9,242.34.

L'ouvrage fut commencé le 20 juin et terminé le 16 octobre 1912.

But de l'ouvrage: Creuser un chenal pour arriver aux quais et un bassin de virage de 16 pieds de profondeur.

Belle-Rivière, Ont.—Sous contrat avec la *Windsor Dredging Co.* Drague *Pelletier.*

Quantité enlevée: 21,303.8 verges cubes de sable et glaise, à 25 cents par verge cube, mesurée à bord des chalands, classe B.

4,187.8 verges cubes du montant ci-dessus mentionné à 15 cents par verge.

Remorquage: ¼ à 1½ mille.

Montant payé à l'entrepreneur: $4,907.17; inspection, $98.20; dépense totale, $5,005.37.

L'ouvrage fut commencé le 12 août et terminé le 16 septembre 1912.

But de l'ouvrage: Maintenir le chenal et le bassin de virage à 10 pieds de profondeur.

Big-Lorraine, N.-E.—Contrat n° 7887, avec la *Atlantic Dredging Co.* Drague *Quincy.*

Quantité enlevée: 608 verges cubes, classe A, à $5 par verge, et 3,358 verges cubes de gravier, sable, vase et roc, classe B, à 75 cents par verge cube, mesurée à bord des chalands.

Remorquage: ½ mille.

Montant payé à l'entrepreneur: $5,558.50; inspection, $152.73; dépense totale, $5,711.23.

L'ouvrage fut commencé le 9 octobre et terminé le 22 novembre 1912.

But de l'ouvrage: Compléter le chenal sur une longueur de 140 pieds pour qu'il y ait 10 pieds de profondeur à eau basse.

Bridgetown, N.-B.—Sous contrat avec la *Northern Dredging & Construction Co.* Drague *Invader.*

Quantité enlevée: 7,495.56 verges cubes de vase, sable et glaise, classe B, à 30 centins par verge cube, mesurée sur place.

Remorquage: ¼ de mille.

Montant payé à l'entrepreneur: $2,248.67; inspection, $32.50; dépense totale, $2,281.17.

L'ouvrage fut commencé le 6 novembre et terminé le 20 novembre 1912.

But de l'ouvrage: Draguer un bassin d'amarrage pour les bateaux, en face du quai, de 654 à 720 pieds de longueur, 100 pieds de largeur et 22 pieds de profondeur à eau basse.

Brockville, Ont.—Sous-contrat avec *Daly & Hannon Dredging Co.;* leur drague fut employée pendant 13½ heures à $12 par heure.

Montant payé à l'entrepreneur, $162.

L'ouvrage fut commencé le 7 décembre et terminé le 9 décembre 1912.

Profondeur de l'eau au-dessous du zéro: 10 pieds.

But de l'ouvrage: Enlever du roc cassé près du doc et provenant d'une batture autrefois détruite à l'aide d'explosifs.

Campbellton, N.-B.—Sous-contrat avec la *Northern Dredging & Construction Co.* Drague *Grey Loggie.*

Quantité enlevée: 8,417.41 verges cubes de vase et de gravier, à 40 cents par verge cube, mesurée à bord des chalands.

Remorquage: 8 milles, à 7½ cents d'extra par verge cube.

Montant payé à l'entrepreneur: $3,958.12; inspection, $106.50; dépense totale, $4,064.62.

L'ouvrage fut commencé le 29 mai et terminé le 3 juillet 1912.

But de l'ouvrage: Creuser un chenal de 100 pieds de largeur jusqu'aux quais à eau profonde et draguer jusqu'à 16 et 25 pieds de profondeur, en avant des quais.

Remarque: Quai du marché, 1,255.35 verges cubes; quai Shive, 3,119.75 verges cubes; extra pour des billots 535·3 verges cubes; quai de la ville, 2,643·05 verges cubes; bassin de la traverse, 863·95 verges cubes; total, 8,417·41 verges cubes.

Chipman, N.-B.—Sous-contrat avec la *New Brunswick Construction Co.*—Drague *New Brunswick N° 2.*

Quantité enlevée, 12,399·5 verges cubes d'écorces, de sable, de billots et de rondins, à 19½ cents par verge cube, mesurée à bord des chalands.

Remorquage, ½ à 4 milles.

Montant payé à l'entrepreneur, $2,417.91; inspection, $330; dépense totale, $2,747.91.

L'ouvrage fut commencé le 8 mai et terminé le 12 juillet 1912.

But de l'ouvrage: draguer à une profondeur de 9 pieds le long du quai.

Chéticamp, N.-B.—Contrat n° 8964 avec V. T. Bartram. Drague *Etang.*

Quantité enlevée: 22,801 verges cubes de sable et de gravier à 37½ cents par verge cube, mesurée à bord des chalands.

Remorquage: 1¼ à 1½ mille.

Montant payé à l'entrepreneur: $8.550.37; inspection, $176; dépense totale, $8,726.37.

L'ouvrage fut commencé le 7 août et terminé le 10 octobre 1912.

But de l'ouvrage: draguer un chenal de 100 pieds de largeur et 16 pieds de profondeur à l'entrée du havre.

Caraquet, N.-B.—Contrat n° 7948 avec la *W. J. Poupore Co., Ltd.* Drague *Prince Louis.*

Quantité enlevée: 27,054.22 verges cubes de sable, glaise et gravier, à 30 cents par verge cube, mesurée à bord des chalands.

Remorquage: 1½ à 4½ milles.

L'estimation finale, après avoir déduit 47,251 verges cubes de dragage non autorisé, a montré un débit de $8,870.29; inspection, $178.25.

L'ouvrage fut commencé le 13 août et terminé le 20 octobre 1912.

But de l'ouvrage: élargir et creuser le chenal et creuser les bassins d'amarrage du nouveau quai en eau profonde jusqu'à une profondeur de 18 à 22 pieds.

Chatham, N.-B. (Quai Snowball).—Sous-contrat avec la *Northern Dredging and Construction Co.* Dragues *Hayward* et *Invader.*

Quantité enlevée: 10,123.3 verges cubes de vase, de gravier, de roches et de charbon, à 30 cents par verge cube, mesurée sur place.

Remorquage: 2½ milles.

Montant payé à l'entrepreneur, $3,036.99.

L'ouvrage fut commencé le 25 septembre et terminé le 19 octobre 1912.

But de l'ouvrage: dragage en avant du quai jusqu'à une profondeur de 20 pieds afin de permettre aux steamers océaniques d'y accoster.

Chatham, N.-B. (Quai public).—Sous-contrat avec la *Northern Dredging and Construction Co.* Dragues *Hayward* et *Invader.*

Quantité enlevée: 210.7 verges cubes de vase, de gravier et de roches, classe B, à 30 cents par verge cube, mesurée sur place.

Remorquage: 2 milles.

Aucun paiement ne sera fait avant que le rapport soit terminé.

Inspection: (comprise dans le quai Canada).

L'ouvrage fut commencé le 25 septembre et terminé le 26 septembre 1912.

Profondeur de l'eau au-dessous du zéro, 10 pieds.

But de l'ouvrage: dragage près du quai afin de fournir un amarrage aux petits vaisseaux.

Chatham, N.-B. (Quai Canada).—Sous-contrat avec la *Northern Dredging and Construction Co.* Dragues *Hayward* et *Invader.*

Quantité enlevée: 3,072.5 verges cubes de vase, de gravier et de roc, à 30 cents par verge cube, mesurée sur place.

Remorquage: 1 mille.

Montant payé à l'entrepreneur: $921.75; inspection, $109.09; dépense totale $1,030.83.

L'ouvrage fut commencé le 23 septembre et terminé le 25 septembre 1912.

Profondeur de l'eau au-dessous du zéro, 20 pieds.

But de l'ouvrage: creusage auprès du quai afin de permettre aux vaisseaux océaniques d'y accoster pour leur chargement.

Cobourg, Ont.—Sous-contrat avec la *General Construction and Dredging Co.* Drague *Edmund Hall.*

Quantité enlevée: 2,915 verges cubes de sable à 19½ cents par verge cube, mesurée à bord des chalands.

Remorquage: 1¼ mille.

Montant payé à l'entrepreneur: $568.43; inspection, $100.25; dépense totale, $668.68.

L'ouvrage fut commencé le 23 octobre et terminé le 2 novembre 1912.

But de l'ouvrage: draguer un chenal à travers la barre à l'entrée du havre, 400 pieds par 100 pieds jusqu'à 20 pieds de profondeur.

Dalhousie, N.-B.—Contrats n°s 7890 et 9091, avec la *Northern Dredging and Construction Co.* Drague *Grey Loggie.*

Quantité enlevée: contrat n° 7890, 3,998.05 verges cubes, classe A, à $5 par verge cube, mesurée à bord des chalands; contrat n° 9091, 2·0 verges cubes, classe A, à $5 par verge cube, mesurée à bord des chalands; contrat n° 7890, 21,049.65 verges cubes, classe B, à 29¼ cents par verge cube, mesurée à bord des chalands; contrat n° 9091, 27,760.0 verges cubes de vase et de roc, à 29½ cents par verge cube, mesurée à bord des chalands. Total, 52,809.7 verges cubes.

Remorquage: 2¼ milles.

Montant payé à l'entrepreneur: $26,147.27; inspection, 570.75; dépense totale, $26,718.02.

L'ouvrage fut commencé le 14 mai et terminé le 25 novembre 1912.

Profondeur de l'eau au-dessous du zéro, 15 à 18 pieds.

But de l'ouvrage: creuser un chenal à travers la batture à l'entrée du port et les bassins d'amarrage à une profondeur de 18 pieds.

Digby, N.-E.—Contrat n° 9012, avec la *Dominion Dredging Co., Ltd.* Drague *N° 4.*

Quantité enlevée: 61,610 verges cubes de sable et de vase, à 27½ cents par verge cube, mesurée à bord des chalands.

Remorquage: 2 milles.

Montant payé à l'entrepreneur: $16,942.75; inspection, $72.70; dépense totale, $17,015.45.

L'ouvrage fut commencé le 15 juin et terminé le 12 juillet 1912.

Profondeur de l'eau au-dessous du zéro: 18 pieds.

But de l'ouvrage: creuser un chenal de 400 pieds de largeur et 18 pieds de profondeur jusqu'au quai du gouvernement et 4 pieds de profondeur dans le chenal de la Raquette.

Day's-Landing, N.-B.—Sous-contrat avec la *New Brunswick Construction Co.* Drague *New Brunswick N° 2.*

Quantité enlevée: 3,113 verges cubes de sable et de gravier à 35 cents par verge cube, mesurée à bord des chalands.

Remorquage: ¼ de mille.

Montant payé à l'entrepreneur: $1,089.55; inspection, $69; dépense totale, $1,158.55.

Ouvrage commencé le 22 juillet et terminé le 14 août 1912.

But de l'ouvrage: nettoyer le bassin en avant du quai jusqu'à une profondeur de 11 pieds.

Descronto, Ont.—Contrat n° 8883, avec John E Russell. Drague *Jack Canuck.*

Quantité enlevée: 3,045 verges cubes, classe A, à $4.25 par verge, mesurée sur place; 6,119·1 verges cubes de vase et de roc, classe B, à 26 centins par verge cube, mesurée sur place. Total, 9,164·1 verges cubes.

Montant payé à l'entrepreneur: $14,532.22; inspection, $303.12; dépense totale, $14,835.34.

L'ouvrage fut commencé le 31 août et terminé le 23 novembre 1912.

But de l'ouvrage: draguer un chenal jusqu'au quai à bois et à charbon, de 80 à 120 pieds de largeur et de 14 pieds de profondeur.

Dipper Harbour, N.-B.—Sous-contrat avec J. S. Gregory. Drague *Asp.*

Quantité enlevée: 5,943.8 verges cubes de vase, sable et gravier, à 65 cents, pour le chenal, et 50 cents, pour le bassin, par verge cube mesurée à bord des chalands.

Remorquage: ¾ de mille.

Montant payé à l'entrepreneur: $2,444.43; inspection, $117; dépense totale, $2,561.43.

L'ouvrage fut commencé le 22 août et terminé le 5 octobre 1912.

Profondeur de l'eau au-dessous du zéro: 8 à 13 pieds.

But de l'ouvrage: creuser un chenal d'entrée de 100 pieds de largeur et 13 pieds de profondeur et un bassin d'encrage de 8 à 13 pieds de profondeur.

D'Escousse, N.-B.—Contrat n° 8927, vec V. T. Bartram. Drague *Etang.*

Quantité enlevée: 8,925.5 verges cubes de glaise et de cailloux, à 26½ cents par verge cube, mesurée à bord des chalands. Remorquage, 1 mille.

Montant payé à l'entrepreneur: $2,365.26; inspection, $96.94; dépense totale, $2,462.20.

L'ouvrage fut commencé le 24 octobre et terminé le 23 novembre 1912.

But de l'ouvrage: redresser le chenal d'entrée et lui donner une profondeur de 14 pieds.

Douglastown, N.-B.—Sous-contrat avec la *Northern Dredging & Construction Co.*—Dragues *Hayward* et *Invader.*

Quantité enlevée: 6,855.15 verges cubes de vase, de sable et de glaise, à 30 cents par verge cube, mesurée sur place.

Remorquage: ½ à 1 mille.

Montant payé à l'entrepreneur: $2,056.55; inspection, $32; dépense totale, $2,088.55.

L'ouvrage fut commencé le 27 septembre et terminé le 22 novembre 1912.

Profondeur de l'eau au-dessous du zéro, 18 et 22 pieds.

But de l'ouvrage: draguage jusqu'à 18 et 22 pieds, en avant des quais de la rivière Miramichi.

Remarque: quai de la *Lumber Co.,* 3,518·15 verges cubes, $1,055.45; quai R. Corry Clark. 3,337·0 verges cubes, $1,001.10.

Dunham, N.-B. (Quai).—Sous-contrat avec la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *Beacon Bar.*

Quantité enlevée: 670.7 verges cubes de glaise, à 50 cents par verge cube, mesurée à bord des chalands.

Remorquage: ⅓ de mille.

Montant payé à l'entrepreneur: $335.35; inspection $12.50; dépense totale, $347.85.

L'ouvrage fut commencé le 25 novembre et terminé le 26 novembre 1912.

Profondeur de l'eau au-dessous du zéro: 9 pieds.

But de l'ouvrage: creusage des environs du quai pour les rendre sûrs d'accès aux steamers qui font le service sur la rivière.

Echo Bay, Ont.—Contrat n° 8608, avec Robertson, Ferrier et Kennedy. Ce contrat a été transféré le 30 juin, à la *Superior Dredging and Dock Co.* Drague *Julia Murphy.*

Quantité enlevée: 37,738 verges cubes remorquées à 22 cents par verge, mesurée sur place; 15,178 verges cubes jetées par-dessus bord, à 14⅔ cents par verge, mesurée sur place; 7,575 verges cubes draguées de nouveau de sable, vase et glaise, à 7⅓ cents par verge cube, mesurée sur place. Total, 60,491 verges cubes.

Remorquage, ½ à 2 milles.

Montant payé à l'entrepreneur: $10,775.90; inspection, $518.69; dépense totale, $11,294.59.

L'ouvrage fut commencé le 17 mai et terminé le 30 novembre 1912.

But de l'ouvrage: enlever trois barres qui obstruaient le chenal, afin de lui donner une profondeur de 7 pieds.

East Templeton, Qué. (Green Shoals).—Contrat n° 7877, avec L. Cohen et Frères. Drague *Mogul.*

Quantité enlevée: 8,103 verges cubes de roc, à $3.75 par verge cube, mesurée à bord des chalands.

Remorquage: 1½ mille.

Montant payé à l'entrepreneur: nil. Une somme de $30,731.25 fut déduite pour du dragage non requis, fait en 1910-11-12.

L'ouvrage fut commencé le 26 juillet et terminé le 14 novembre 1912.

But de l'ouvrage: enlever des obstructions du chenal de la rivière Ottawa, afin de donner une profondeur de 10 pieds entre Ottawa et Grenville.

Fredericton, N.-B.—Contrat n° 8922, avec la *New Brunswick Construction Co., Limited.* Dragues *Provincial N° 1, Keta, Tantawanta, Asp* et *New Brunswick N° 1.*

Quantité enlevée: 173,656.5 verges cubes de glaise, sable et gravier, à 23 cents par verge cube, mesurée à bord des chalands.

Remorquage: 1 à 3 milles.

Montant payé à l'entrepreneur: $39,940.98; inspection, $1,972.88; dépense totale, $41,913.86.

L'ouvrage fut commencé le 16 juillet et terminé le 7 novembre 1912.

But de l'ouvrage: améliorer le chenal de la rivière Saint-Jean et draguer les abords des quais pour donner une profondeur de 11 pieds.

Goderich, Ont.—Contrat n° 8925, avec la *Marlton Dredging Co.* Dragues *N° 2* et *Arnoldi.*

Quantité enlevée: 6,543 verges cubes, classe A, à $2.50 par verge cube, mesurée sur place; 16,030 verges cubes, classe "B" à 30 cents, et 20,883½ verges cubes, classe 'B" à 25 cents par verge, mesurée à bord des chalands. Roc, glaise, sable et gravier.

Basses de Grande-Dune, baie Miramichi, N.-B.—Contrats n°s 8036 et 9037 passés avec la *Northern Dredging and Construction Co., Ltd.* Dragues *Invader* et *Hayward.*

Production: n° 8036, 100,837.91 verges cubes à 11 cents, cubage au chaland; n° 9037, 287,556.11 verges cubes à 20 cents, cubage au chaland. Vase.

Distance aux décharges, 2 milles.

Sommes payées aux entrepreneurs: n° 8036, $11,092.17; n° 9037, $51,224.93. Ins-

Production: 49,758 verges cubes, classe B, à 17 cents, cubage *in situ.* Vase et d'après l'état estimatif final produit et approuvé le 16 avril 1913.

Travaux commencés: n° 8036, le 23 mai; n° 9037, le 22 juin 1912. Travaux achevés: n° 8036, le 21 juin; n° 9037, le 10 septembre 1912.

But des travaux: élargir à 300 pieds et approfondir à 22 pieds le chenal d'accès aux ports de la rivière Miramichi, à travers les basses de Grande-Dune.

Grand-Etang, N.-E.—Contrat n° 7867 passé avec V. T. Bartram. Drague *Etang.*

Production: 16,551 verges cubes à 37½ cents, cubage au chaland; vase et gravier.

Distance aux décharges, ½ mille.

Somme payée à l'entrepreneur: $6,206.63; inspection, $143.56; dépense totale, $6,350.19.

Travaux commencés le 24 juin, achevés le 3 août 1912.

But des travaux: creusage à 12 pieds du chenal d'accès au havre et du bassin à l'intérieur.

Gananoque, Ont.—Contrat n° 8947 passé avec la *MacDonald Contracting Co., Ltd.* Drague *N° 5.*

Production: 49,758 verges cubes, classe B, à 17 cents, cubage *in situ.* Vase et sciure de bois, dont 914 verges cubes ont été éjectées.

Distance aux décharges, 1½ mille.

Somme payée à l'entrepreneur: $8,565.29, y compris $156.52 pour l'enlèvement des égouts, à savoir 11 heures de travail à $14.22 9/10 par heure. Inspection, $221.50. Dépense totale, $8,786.79.

Travaux commencés le 18 juillet, achevés le 27 septembre 1912.

Profondeur atteinte au-dessous du zéro, de 11 à 12 pieds.

But des travaux: rendre l'accès facile aux quais des hautes eaux en ce lieu.

Honey-Harbour, Ont.—Contrat n° 8939, passé avec la *Canadian Dredging Co., Ltd.* Dragues *Excelsior* et *Leland.*

Production: 360½ verges cubes, classe "A", à $6, cubage *in situ*; 7,717 verges cubes, classe "B", à 32 cents, cubage *in situ.* Vase et roc.

Distance aux décharges, ½ à ¾ mille.

Somme payée aux entrepreneurs: $4,631.44; inspection, $45.50; dépense totale, $4,676.94.

Travaux commencés le 9 octobre, achevés le 26 novembre 1912.

Profondeur atteinte au-dessous du zéro, de 10½ à 11 pieds.

Hatfield's-Point.—Convention spéciale avec la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *Beacon Bar.*

Production: 1,350 verges cubes, classe "B", à 50 cents, cubage au chaland. Vase.
Distance aux décharges, 1 mille.
Somme payée aux entrepreneurs: $675 (le coût de l'inspection a été imputé sur l'allocation pour le quai Dunham).
Travaux commencés le 20 novembre, achevés le 23 novembre 1912.
Profondeur atteinte au-dessous du zéro, 9 pieds.
But des travaux: creusage pour permettre l'accès facile au quai.

Havre de Saint-Jean, N.-B., quai du I.-C.-R.—Contrat n° 8861, passé avec J. S. Gregory. Drague *Keta.*

Production: 11,631 verges cubes, classe "B", à 36 cents, cubage *in situ.* Vase.
Distance aux décharges, 3 milles.
Somme payée à l'entrepreneur, $4,187.16.
Travaux commencés le 8 mai, achevés le 10 juin 1912.
But des travaux: creusage pour offrir une profondeur d'eau de 30 pieds au quai en eau profonde.

Kincardine, Ont.—Convention spéciale passée avec la *Dredging and Drainage Co.* Drague *Jack Canuck.*

Production: 14,111½ verges cubes, classe "B", à 35 cents, cubage au chaland. Vase, sable et tuf.
Distance aux décharges, 1 mille.
Somme payée aux entrepreneurs: $4,939.02; inspection, $27; dépense totale, $4,966.02.
Travaux commencés le 20 juin, achevés le 13 juillet 1912.
But des travaux: entretien du chenal d'accès à 16 pieds de profondeur d'eau et à 14 pieds à l'intérieur du havre.

Kingsville, Ont.—Contrat n° 8920, passé avec W. E. Hardison. Drague *Old Glory.*

Production: 59,271 verges cubes, dont 31,718½ verges cubes à 15 cents, cubage au chaland, à l'intérieur du havre; 27,552½ verges cubes à 25 cents, cubage au chaland à l'extérieur du havre. Glaise, sable et roches erratiques.
Distances aux décharges, 1 mille.
Somme payée à l'entrepreneur: $11,645.90; inspection, $199.90; dépense totale, $11,845.80.
Travaux commencés le 12 juillet, achevés le 14 septembre 1912.
But des travaux: enlèvement d'une barre dans le chenal d'accès et augmentation à 16 pieds de la profondeur d'eau dans le bassin de virage.

Little-Aldouane, N.-B.—Convention spéciale passée avec Fidèle Savoie. Dragage à bras.

Production: 1,308⅔ verges cubes, classe "B" à 30 cents, cubage *in situ.* Vase.
Somme payée à l'entrepreneur: $392.60; inspection, $5; dépense totale, $397.60.
Travaux commencés le 20 mars, achevés le 2 avril 1912.
But des travaux: creuser le long du quai et faciliter le coude brusque dans la rivière, de façon à offrir en ces lieux une profondeur de 3 pieds.

Loggieville, N.-B.—Contrat n° 8538, passé avec la *W. J. Poupore Co., Ltd.* Dragues *Prince Ito* et *Prince Louis.*

Production: 25,340 verges cubes, à 33 cents, cubage *in situ.* Sable et vase.

Distance aux décharges, 3 milles.

Somme payée aux entrepreneurs: $7,633.39; inspection, $246.44; dépense totale, $7,879.83.

Travaux commencés le 28 mai, achevés le 3 août 1912.

But des travaux: creuser un chenal de 200 pieds de largeur, à 17 pieds de profondeur, à travers l'entre-deux du fond, pour permettre l'accès aux quais.

Loggieville, N.-B.—Convention spéciale passée avec la *Northern Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *Invader.*

Production: 21,034.46 verges cubes à 24½ cents, cubage au chaland. Glaise, vase et sciure de bois.

Distance aux décharges, 2 milles.

Somme payée aux entrepreneurs: $5,153.44; inspection, $45.75; dépense totale, $5,199.19.

Travaux commencés le 16 octobre, achevés le 27 novembre 1912.

But des travaux: aménager des postes d'amarrage le long du quai à 18 pieds de profondeur d'eau.

Lunenburg, N.-E.—Contrat n° 8086, passé avec la *W. J. Poupore Co., Ltd.* Drague *King Edward.*

Production: 181,709 verges cubes à 27½ cents, cubage au chaland. Glaise, vase et gravier.

Distance aux décharges, 2 milles.

Somme payée aux entrepreneurs: $49,969.97; inspection, $140.55; dépense totale, $50,380.50.

Travaux commencés le 11 mai, achevés le 18 septembre 1912.

But des travaux: élargissement de l'ancrage et du mouillage dans le havre de façon à offrir une profondeur d'eau de 16 et 18 pieds en ces lieux.

Larry's-River, N.-E.—Contrat n° 8589, passé avec la *Atlantic Dredging Co., Ltd.* Drague *Quincy.*

Production: 398.83 verges cubes, classe "A", à $5, cubage *in situ*; 37,000 verges cubes, classe "B", à 45 cents, cubage *in situ.* Vase et roches erratiques.

Distance aux décharges, ½ mille.

Somme payée aux entrepreneurs: $18,644.16; inspection, $384.93; dépense totale, $19,029.09.

Travaux commencés le 15 mai, achevés le 23 septembre 1912.

But des travaux: creusage du chenal d'accès à 10 pieds et élargissement et approfondissement du chenal intérieur à 8 pieds de profondeur d'eau.

Lanoraie, Qué.—Contrat n° 8980, passé avec F. C. Burns. Drague *Capital.*

Production: 24,747 verges cubes à 20 cents, cubage *in situ.* Sable.

Distance aux décharges, de 2,000 à 2,300 pieds.

Somme payée à l'entrepreneur: $4,949.20; inspection, $225; dépense totale, $5,174.40.

Travaux commencés le 18 juin, achevés le 11 septembre 1912.

But des travaux: creusage de l'emplacement des caissons, et du bassin de refuge auprès du quai du gouvernement à une profondeur de 10 pieds.

Lavaltrie, Qué.—Contrat n° 9043, passé avec F. C. Burns. Drague *Capital.*

Production: 13,573 verges cubes à 20 cents, cubage *in situ.* Vase.
Distance aux décharges, 3,000 à 6,000 pieds.
Somme payée à l'entrepreneur: $2,714.60; inspection, $195.38; dépense totale, $2,909.98.
Travaux commencés le 14 septembre, achevés le 21 septembre 1912.
But des travaux: creusage du chenal d'accès au quai, de façon à donner une profondeur d'eau de 10 pieds.

Little-Black-River, N.-B.—Convention spéciale passée avec F. A. Fowlie. Drague *Sainte-Claire.*

Production: 10,112.84 verges cubes à 35 cents, cubage au chaland. Glaise et dosses.
Distance aux décharges, ¼ mille.
Somme payée à l'entrepreneur: $3,539.50; inspection, $185.50; dépense totale, $3,725.
Travaux commencés le 7 septembre, achevés le 23 novembre 1912.
Profondeur atteinte au-dessous du zéro, de 2 et 3 pieds.
But des travaux: creusage d'un chenal de 30 pieds de largeur et de 2 pieds de profondeur d'eau, à travers les barres de la rivière, de façon à permettre l'exportation du bois de construction et les produits agricoles.

Liverpool, N.-E.—Convention spéciale passée avec la *Southern Salvage Co.*

Enlèvement de roches erratiques par le vapeur *Coast-Guard,* à $90 par jour.
Somme payée aux entrepreneurs, $4,695. Inspection, $185. Dépense totale, $4,880.
Travaux commencés le 16 septembre, achevés le 15 novembre 1912.
But des travaux: enlèvement de roches erratiques, partie de l'élargissement du chenal à 300 pieds et de son approfondissement à 16 pieds.

Marble Cove, N.-B.—Convention spéciale passée avec la *Maritime Dredging and Construction Co., Limited.* Drague *Beacon-Bar.*

Production: 16,661.5 verges cubes, à 30 cents, cubage au chaland. Glaise.
Distance aux décharges, ½ mille.
Somme payée aux entrepreneurs: $4,998.45. Inspection, $96. Dépense totale, $5,094.45.
Travaux commencés le 25 mars, achevés le 9 avril 1912.
But des travaux: ancrage pour offrir 7 pieds de profondeur d'eau et creusage d'une batture à 2 pieds de profondeur jusqu'à l'égout.

Marble-Cove, N.-B.—Contrat n° 9002, passé avec J. S. Gregory. Drague *Keta.*

Production: 35,150.5 verges cubes, à 24 cents, cubage *in situ.* Glaise.
Distance aux décharges, ⅔ de mille.
Somme payée à l'entrepreneur, $8,436.12. Inspection, $111. Dépense totale, $8,547.12.
Travaux commencés le 29 août, achevés le 10 octobre 1912.
But des travaux: creusage à 7 pieds dans le bassin pour offrir des mouillages d'hiver aux caboteurs.

Midland, Ont.—Contrat n° 8692 et convention spéciale passées avec la *Canadian Dredging Co., Ltd.* Dragues *Sydenham* et *Excelsior.*

Production: (contrat), 8 verges cubes, classe "A", à $2.25, cubage au chaland; (contrat), 45,445 verges cubes, classe "B", à 8 cents, cubage au chaland; (conven-

tion spéciale), 15,967 verges cubes, classe "B", à 15 cents, cubage au chaland. Glaise, sable, gravier, roches erratiques et roc solide.

Distance aux décharges, de ½ à 3 milles, (convention spéciale).

Sommes payées aux entrepreneurs, $3,653.60 (contrat); $2,395.05 (convention spéciale); inspection, $124; dépense totale, 6,172.65.

Travaux commencés le 1er juin, achevés le 24 septembre 1912.

But des travaux: (contrat) creusage à 25 pieds des chenaux d'accès et des postes d'amarrage au dock de la *Canada Iron Corporation Dock;* (convention spéciale), creusage le long du quai de l'élévateur du Grand-Tronc.

Margaree-Harbour, N.-E.—Contrat n° 9029, passé avec la *Atlantic Dredging Co., Limited.* Drague *Pepperell.*

Production: 16,415 verges cubes à 40 cents, cubage au chaland. Glaise et vase.

Somme payée aux entrepreneurs: $6,566; inspection, $239.93; dépense totale, $6,805.93.

Travaux commencés le 8 juillet, achevés le 26 septembre 1912.

But des travaux: creusage à 8 pieds de profondeur de l'ancrage en face des halles au poisson.

Mill-Cove, N.-E.—Contrat n° 8959, passé avec la *Halifax Dredging Co., Ltd.* Dragues *N° 1* et *N° 2.*

Production: 60,243 verges cubes, classe "B", à 29 cents, cubage au chaland. Vase et roches.

Distance aux décharges, 1 et 4 milles.

Somme payée aux entrepreneurs: $17,470.48; inspection, $418.07; dépense totale, $17,888.55.

Travaux commencés le 30 octobre, achevés le 30 janvier 1913.

But des travaux: creusage à 18 pieds du chenal d'accès aux quais et d'un mouillage.

Mabou, N.-E.—Convention spéciale passée avec la *Atlantic Dredging Co., Limited.* Drague *Pepperell.*

Production: 14,400 verges cubes, classe "B", à 30 cents, cubage au chaland. Vase.

Distance aux décharges, ¾ de mille.

Somme payée aux entrepreneurs: $4,320; inspection, $79.83; dépense totale, $4,399.83.

Travaux commencés le 3 octobre, achevés le 31 octobre 1912.

But des travaux: élargir à 150 pieds et à une profondeur de 10 pieds sur une longueur de 470 pieds le chenal qui longe le quai.

Meaford, Ont.—Convention spéciale passée avec la *Canadian Dredging Co., Ltd.* Drague *Excelsior.*

Production: 3,000 verges cubes, classe "B", à 32 cents, cubage au chaland. Vase.

Distance aux décharges, ½ mille.

Somme payée aux entrepreneurs, $960.

Travaux commencés le 21 octobre, achevés le 25 octobre 1912.

But des travaux: curage du havre pour offrir une profondeur de 20 pieds.

Newcastle, N.-B.—Conventions spéciales passées avec (1) Peter England (poste d'amarrage du traversier), et (2) avec la *Northern Dredging & Construction Co., Limited.* (Quai Nordin, quai Ritchie et quai Grandall.)

Production: (1) 835·3 verges cubes, à 40 centins, cubage au chaland (2) 7,860·58 verges cubes, à 30 centins, cubage *in situ*. Vase, glaise et gravier; (2) Quai Nordin, 3,425·9 verges cubes, $13,027.77.

(2) Quai Nordin..	3,425·9	verges cubes,	$1,027 77
" Ritchie..	478·98	"	143 70
" Crandall..	3,955·70	"	1,186 71
Total..	7,860·58	"	$2,358 18

Distance aux décharges, de ½ à 1 mille.

Sommes payées aux entrepreneurs: (1) $334.12; (2) $2,358.18; inspection, $94.30; dépense totale, $2,786.60.

Travaux commencés (1) le 13 mai, (2) le 4 octobre; achevés (1) le 21 mai, (2) le 15 octobre 1912.

Profondeur atteinte au-dessous du zéro, (1) 6 pieds, (2) de 17 à 23 pieds.

But des travaux: (1) creuser à 6 pieds le chenal d'accès au débarcadère public du traversier; (2) offrir un tirant d'eau de 21 pieds à quai, aux bâtiments qui mettent en mer.

Nicolet, Qué.—Contrat n° 8504, passé avec L. Cohen et Fils. Dragues *Nehoc* et *Lanark*.

Production: 89,652 verges cubes à 32½ cents, cubage *in situ*. Glaise, sable, gravier et roches.

Distance aux décharges, de 1 à 3 milles.

Somme payée aux entrepreneurs: $27,343.86; inspection, $950.11; dépense totale, $28,293.97.

Travaux commencés le 9 mai, achevés le 19 novembre 1912.

Profondeur atteinte au-dessous du zéro, de 5 et 18 pieds.

But des travaux: continuer de creuser à 10 pieds de profondeur le chenal de 60 pieds de largeur qui mène à la ville.

Napanee, Ont.—Contrat n° 8934, passé avec W. E. Phin. Drague *Hamil*.

Production: 77,961 verges cubes à 19 cents, cubage *in situ*; terres marécageuses, vase, sciure de bois, roches erratiques, tuf et sable.

Distance aux décharges, de 4¼ à 6¾ milles, au prix supplémentaire de 1 à 4 cents.

Somme payée à l'entrepreneur: $16,954.77; inspection, $503.46; dépense totale, $17,458.23.

Travaux commencés le 20 juin, achevés le 1er décembre 1912.

But des travaux: amélioration à 9 pieds de profondeur du chenal de la rivière Napanee, à partir de Napanee jusqu'à la baie de Quinté.

Rivière Nashwaak, N.-B.—Convention spéciale passée avec la *St. John River Dredging and Construction Co.* Drague *Tantawanta*.

Production: 1,843.9 verges cubes à 40 cents, cubage au chaland; gravier.

Distance aux décharges, 2½ milles.

Somme payée aux entrepreneurs, $737.56.

Travaux commencés le 20 juillet, achevés le 24 juillet 1912.

But des travaux: creusage d'un chenal à 7 pieds de profondeur à travers la barre à l'embouchure de la rivière Nashwaak.

N. W. Miramichi, N.-B. (Lawlor's-Shore).—Convention spéciale passée avec Peter England. Drague *Peter England*.

Production: 5,308.94 verges cubes à 37 cents, cubage au chaland. Gravier et sable.

Distance aux décharges, 1 mille.

Somme payée à l'entrepreneur: $1,964.31; inspection, $85.20; dépense totale, $2,049.51.

Travaux commencés le 21 septembre, achevés le 31 octobre 1912.

But des travaux: aménager à 100 pieds de largeur et 5 pieds de profondeur le chenal de la rivière, utilisé par les bateaux à vapeur et le commerce du bois de charpente.

Nelson, N.-B.—Convention spéciale passée avec la *Northern Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *Hayward.*

Production: 567.73 verges cubes à 30 cents, cubage *in situ.* Vase, gravier et roches erratiques.

Distance aux décharges, 2 milles.

Somme payée aux entrepreneurs: $170.32; inspection, $23; dépense totale, $193.32.

Travaux commencés le 21 octobre, achevés le 24 octobre 1912.

Profondeur atteinte au-dessous du zéro, 22 et 15 pieds.

But des travaux: offrir un amarrage à quai de 22 pieds de longueur le long du quai D. Lynch et Fils, aux bâtiments qui mettent en mer.

NOTE.—209.99 verges cubes, cubage au chaland: travaux reçus, mais non acquittés au 1er juin 1913.

Ox-Island, N.-B.—Contrat n° 8568, passé avec la *New Brunswick Construction Co., Ltd.* Drague *New Brunswick N° 1.*

Production: 10,367.5 verges cubes à 24½ cents, cubage *in situ.* Sable et glaise.

Distance aux décharges, ½ mille.

Somme payée aux entrepreneurs: $2,540.04; inspection, $55; dépense totale, $2,595.04.

Travaux commencés le 22 juillet, achevés le 9 août 1912.

But des travaux: offrir 22 pieds de profondeur au quai D. Lynch et Fils, pour les bâtiments qui mettent en mer.

Port-Arthur et Fort-William.—Contrat n° 5992, passé avec la *Great Lake Dredging Co.* Dragues *Dominion, N° 6, N° 5* et *N° 1.*

Production: 39,063 verges cubes à 9 cents, cubage au chaland. Glaise et sable.

Distance aux décharges, 5.5 à 6.5 milles, au prix supplémentaire de 3 cents.

Somme payée aux entrepreneurs: $4,687.56; inspection, $2.25; dépense totale, $4,912.56.

Travaux commencés le 14 mai, interrompus le 30 septembre 1912.

Profondeur atteinte au-dessous du zéro, 22 pieds.

But des travaux: agrandissement du port en général, approfondissement des rivières et des chenaux d'accès de façon à offrir à la navigation une profondeur d'eau de 22 pieds.

Port-Arthur et *Fort-William.*—Contrat n° 7170, passé avec la *Great Lakes Dredging Co., Limited.* Dragues *N° 8, N° 7, Province, Imperial* et *Empire.*

Production: 15,413 verges cubes à 17 centins, cubage au chaland; 220,889 verges cubes remblayage en arrière à 18½ centins, cubage *in situ;* sable et glaise; totale, 236,302 verges cubes.

Distances aux décharges, 15,413 verges cubes, 3·8 milles.

Somme payée aux entrepreneurs: $43,466.15; inspection, $211; dépense totale, $43,677.15.

Travaux commencés le 17 mai, achevés le 7 décembre 1912.

Profondeur atteinte au-dessous du zéro, 25 pieds.

tion du mur de revêtement et remblayage en arrière du mur de revêtement, travaux
tion du mur de revêtement et remplayage en arrière du mur de revêtement, travaux
faisant partie de l'accroissement des facilités de débarquement et d'embarquement, au terminus du Grand-Tronc-Pacifique.

Port-Arthur et *Fort-William* (*rivière McKellar*).— Contrat n° 8787, passé avec la *Great Lakes Dredging Co., Limited.* Dragues *Dominion, Shuniah, N° 15, N° 6, N° 5* et *N° 1.*

Production: 1,595,784 verges cubes à 17½ centins et 20½ centins, cubage *in situ.* Vase et tuf, dont 357,367 verges cubes ont été enlevées par une drague à succion.

Distances aux décharges, de 5·6 à 6·2 milles.

Somme payée aux entrepreneurs: $317,398.53; inspection, $2,281; dépense totale, $319,679.53.

Travaux commencés le 20 avril, interrompus pour la saison le 30 novembre 1912.

Profondeur atteinte au-dessous du zéro, 25 pieds.

But des travaux: dégagement, élargissement et approfondissement de la rivière McKellar dans l'intérêt de la navigation et plus particulièrement pour permettre au chemin de fer du Pacifique-Canadien, d'atteindre leurs quais à charbon sur l'île n° 1.

Port-Arthur, Ont.—Contrat n° 7386, passé avec W. E. Phin. Dragues *Kennequhair* et *Chief.*

Production: 3 verges cubes, classe "A", à $2, cubage *in situ;* 4,608 verges cubes classe "A", non désagrégée, à 60 centins, cubage au chaland; 830,056 verges cubes à 13 centins, cubage au chaland; 6,430 verges cubes éjectées à 8⅔ centins, cubage au chaland. Glaise, sable, gravier et roc solide. Total, 841,097 verges cubes.

Distance aux décharges, 2 milles.

Sommes payées aux entrepreneurs: $11,579.57, y compris la somme de $100 pour l'enlèvement de pilots; inspection, $808; dépense totale, $112,387.57.

Travaux commencés le 16 mai, achevés le 27 novembre 1912.

Profondeur atteinte au-dessous du zéro, 14 et 26 pieds.

But des travaux: élargissement à 1,200 pieds et approfondissement à 25 pieds du chenal dans le havre; creusement du chenal d'accès à l'angle du quai à charbon près de l'élévateur; élargissement à 400 pieds et approfondissement à 25 pieds du chenal menant à l'élévateur King; curage des postes d'amarrage; enlèvement d'un rocher dans le chenal d'accès à l'élévateur à Thunder-Bay.

Port-Arthur et Fort-William (poste d'amarrage du chemin de fer Pacifique-Canadien).—Contrat n° 9175, passé avec la *Great Lake Dredging Co., Limited.* Drague à succion *Shuniah* et drague *N° 8.*

Production: 119,303 verges cubes, dont 109,095 verges cubes à 25 centins, et 10,208 verges cubes à 26 centins, cubage *in situ;* à savoir 119,300 verges cubes d'argile extraits par la drague à succion.

Distance aux décharges, 3·6 milles.

Somme payée aux entrepreneurs: $29,927.83; inspection, $185; dépense totale, $30,112.83.

Travaux commencés le 21 octobre, interrompus pour la saison le 5 décembre 1912.

Profondeur atteinte au-dessous du zéro, 25 pieds.

But des travaux: agrandissement de nouveaux bassins pour la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, afin de lui permettre de se servir de ses nouveaux entrepôts et de ses voies de service.

Port-Arthur et Fort-William.—Contrat n° 7,339 passé avec la *Great Lakes Dredging Co., Limited.* Dragues *Dominion, N° 8, N° 6, N° 5 et N° 1.*

Production:—

Classe "A",	915	verges cubes à $2.40, cubage au chaland.
" "B"	244,096	verges cubes à 10¼c., cubage au chaland; évacuation à de 3·5 milles.
" "	340,722	verges cubes à 11¼c., cubage au chaland; évacuation à de 3·5 à 4·5 milles.
" "	1,098,052	verges cubes à 12¼c., cubage au chaland; évacuation à de 4·5 à 5·5 milles.
" "	685,695	verges cubes à 13¼c., cubage au chaland; évacuation à de 5·5 à 6·5 milles.
" "	43,210	verges cubes à 14¼c., cubage au chaland; évacuation à de 6·5 à 7·5 milles.
" "	49,681	verges cubes à 25½c., cubage au chaland; évacuation à de 5·5 à 6·5 milles.
Total....	2,462,371	verges cubes, d'argile et de roc.

Evacuation ou distance aux décharges, (voyez ci-dessus.)

Somme payée aux entrepreneurs: $309,738.98; inspection, $1,839; dépense totale, $311,577.98.

Travaux commencés le 14 mai, achevés le 17 décembre 1912.

Profondeur atteinte au-dessous du zéro, 25 pieds.

But des travaux: agrandissement en général du havre et Fort-William, élargissement et approfondissement des rivières Kaministiquia et Mission et des chenaux d'accès à ces rivières.

Port-Arthur, Ont. (mur de revêtement du bassin de radoub).—Contrat n° 9122, passé avec la *Great Lakes Dredging Co., Limited.* Dragues *N° 1* et *N° 15.*

Production: 31,194 verges cubes de matières compactes, à 62½ centins, cubage au chaland; 18,771 verges cubes de matières molles à 20 centins, cubage au chaland.

Distance aux décharges, 1¼ mille.

Somme payée aux entrepreneurs: $23,250.45; inspection, $260; dépense totale, $23,510.45.

Travaux commencés le 14 octobre, achevés le 10 décembre 1912.

But des travaux: creusage à 17 pieds de profondeur d'un poste d'amarrage le long du mur de revêtement du bassin de radoub.

Iles-Picnic, Ont.—Contrat n° 7816, passé avec la *C. S. Boone Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *N° 14.*

Production: 60,093.6 verges cubes à $1.70, cubage au chaland. Roc.

Distance aux décharges, 1¼ mille.

Somme payée aux entrepreneurs: $102,159.12; inspection, $475.12; dépense totale, $102,634.24.

Travaux commencés le 20 mai, achevés le 4 novembre 1912.

But des travaux: ménager à 22 pieds le chenal des îles Picnic.

Penetanguishene, Ont.—Contrat n° 9090, et convention spéciale avec la *Penetanguishene Dredging Co.* Drague *Hacket.*

Production: 8,850 verges cubes (convention spéciale), à 12 centins, cubage *in situ*; 2,006 verges cubes (contrat), à 15 cents, cubage *in situ*; argile, sable, gravier et roches erratiques.

Enlèvement des débris d'un naufrage, $900.

Distance aux décharges, de 1½ à 2 milles.

Sommes payées aux entrepreneurs: (convention spéciale), $1,062; (contrat), 2,006 verges cubes (contrat, à 15 centins, cubage *in situ*; argile, sable, gravier et roches pense totale, $2,360.40.

Travaux commencés le 10 juin, achevés le 20 octobre 1912.

Profondeur atteinte au-dessous du zéro, 16 pieds.

But des travaux: creusage d'un chenal d'accès au quai à bois de charpente, et dragage le long du quai pour offrir une profondeur d'eau de 16 pieds.

NOTE.—Aucun paiement n'a été fait pour l'enlèvement de 8,850 verges cubes.

Pointe-aux-Trembles, Qué.—Convention spéciale passée avec la *W. J. Poupore Co., Ltd.* Drague *Prince Guy.*

Production: 10,855 verges cubes à 30 centins, cubage *in situ.* Argile et roches. (Ejectées, 1,452 verges cubes d'argile et de roches.)

Distance aux décharges, 1 mille.

Somme payée aux entrepreneurs: $3,102.30; inspection, $132; dépense totale, $3,234.30.

Travaux commencés le 4 juillet, achevés le 22 août 1912.

But des travaux: creusage à 10 pieds d'un chenal d'accès au quai du gouvernement.

Port-Hope, Ont.—Contrat n° 8887, et convention spéciale avec la *R. Weddell and Co.* Drague *Trenton.*

Production: 6,190 verges cubes, classe "A" (contrat), à $4.50, cubage au chaland; 1,622 verges cubes, classe " B " (convention spéciale), à 24 centins, cubage au chaland. Roc et vase.

Sommes payées aux entrepreneurs: (contrat), $27,855; (convention spéciale), $389.28; inspection, $365.02; dépense totale, $28,609.30.

Travaux commencés le 14 octobre, achevés le 7 décembre 1912.

But des travaux: améliorer les chenaux d'accès au havre et l'approfondir à 16 pieds.

Perry-Point, N.-B.—Contrat n° 8945, passé avec la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.* Dragues *New Brunswick N° 1* et *N° 2.*

Production: 19,758.6 verges cubes à 19½ centins, cubage au chaland. Argile, vase, roches et bois fondrier.

Distance aux décharges, de ¼ à 1 mille.

Somme payée aux entrepreneurs: $3,918 (y compris l'enlèvement des débris d'un naufrage); inspection, $69.39; dépense totale, $3,987.39.

Travaux commencés le 1er novembre, achevés le 22 novembre 1912.

Profondeur atteinte au-dessous du zéro, de 6 à 9 pieds.

But des travaux: améliorer le chenal de la rivière Saint-Jean entre Perry-Point et le quai des basses eaux Murphy.

Picton, Ont.—Contrat n° 8990, passé avec Fallon Frères. Drague *D. Stewart.*

Production: 37,195 verges cubes à 17 centins, cubage *in situ.* Vase.

Somme payée aux entrepreneurs: $6,323.15; inspection, $274.64; dépense totale, $6,597.79.

Achevés le 12 décembre 1912.

But des travaux: améliorer le chenal d'accès au havre et à l'intérieur, en l'élargissant à 300 pieds et l'approfondissant à 12 pieds.

Parry-Sound, Ont.—Convention spéciale avec la *C. S. Boone Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *Kingsford.*

Production: 7,407 verges cubes, classe " B ", à 29 centins, cubage *in situ.* Sable, argile et sciure de bois.

Distance aux décharges, 1 mille.

Somme payée aux entrepreneurs: $2,148.03; inspection, $44.26; dépense totale, $2,192.29.

Travaux commencés le 25 septembre, achevés le 15 octobre 1912.

But des travaux: creusage du chenal d'accès le long et au quai du gouvernement.

Petit-de-Grat, N.-E.—Contrat n° 7814, passé avec la *W. J. Poupore Co., Ltd.* Drague *Prince Edward.*

Production: 281.4 verges cubes, classe "A", à $5, cubage au chaland; 22,031 verges cubes, classe " B ", à 55 centins, cubage au chaland. Roches erratiques et tuf.

Distance aux décharges, 1 mille.

Somme payée aux entrepreneurs: $13,524.05; inspection, $118.26; dépense totale, $13,642.31.

Travaux commencés le 11 octobre, achevés le 20 novembre 1912.

But des travaux: approfondir à 13 pieds les chenaux d'accès au et le long des quais.

Port-Stanley, Ont.—Contrat n° 9140, passé avec la *Windsor Dredging Co., Ltd.* Drague *Peltier.*

Production: 19,779 verges cubes à 27 centins, cubage au chaland. Sable, argile, gravier, sable mouvant et alluvion.

Distance aux décharges, 2 milles.

Somme payée aux entrepreneurs: $5,340.33; inspection, $139.80; dépense totale, $5,480.13.

Travaux commencés le 21 octobre 1912, achevés le 28 mars 1913.

But des travaux: entretien du chenal d'accès à 22 pieds de profondeur et à 20 pieds dans le havre.

Havre de Québec, Qué.—Contrat n° 7801, passé avec la *Dominion Co., Ltd.* Dragues *Fundy, Bruxelles* et *Stephen D.*

verges cubes, classe " B ", à 20 centins, cubage au chaland. Sable, gravier et roches erratiques.

Distance aux décharges, de ¼ à ½ mille.

Somme payée aux entrepreneurs: $136,227.13; inspection, $1,379.75; dépense totale, $137,606.88.

Travaux commencés le 2 mai, achevés le 12 décembre 1912.

But des travaux: continuer l'exécution du chenal d'accès à 35 pieds de profondeur d'eau au poste d'amarrage du quai n° 1.

Rivière Saint-Laurent (de Kingston à Brockville).—Contrat n° 7116, passé avec la *Montreal General Contracting Co.* Dragues *N° 2* et *Ottawa.*

Production: 4,494.5 verges cubes à $3.95, cubage *in situ.* Roc.

Distance aux décharges, de 400 à 700 perches.

Somme payée aux entrepreneurs: $19,550.55; inspection, 167.50; dépense totale, $19,718.05.

Travaux commencés le 22 juin (forage et tirage à la poudre), achevés le 11 décembre 1912.

But des travaux: améliorer pour offrir un tirant d'eau de 16 pieds le chenal du milieu ou chenal canadien.

Richibouctou, N.-B.—Contrat n° 8547, passé avec la *W. J. Poupore Co., Ltd.* Drague *Prince Ito.*

Production: 85,870.15 verges cubes à 39 centins, cubage au chaland. Sable.

Distance aux décharges, 2 milles.

Somme payée aux entrepreneurs: $25,761.05; inspection, $272; dépense totale, $26,033.05.

Travaux commencés le 3 juillet, achevés le 18 octobre 1912.

But des travaux: creusage à 15 pieds de profondeur d'un chenal d'accès au quai.

Rivière Bourgeois, N.-B.—Contrat n° 9051, passé avec la *Coastal Dredging Co., Ltd.* Drague *Cadeco.*

Production: 14.67 verges cubes, classe "A", à $8.50, cubage *in situ*; 66,903 verges cubes, classe "B", à 22 centins, cubage au chaland (dont 17,300 verges cubes de la classe "B" à 14⅔ centins, ont été rejetées). Vase, argile, gravier et roches erratiques.

Distance aux décharges, 1 mille.

Somme payée aux entrepreneurs: $14,287.69 (y compris $713 pour l'enlèvement des débris d'un naufrage); inspection, $209.33; dépense totale, $14,497.02.

Travaux commencés le 28 août, achevés le 12 novembre 1912.

But des travaux: creusage d'un chenal d'accès à travers une barre et l'approfondissement à 10 pieds du chenal en face du quai sur les bras est.

Rivière Saint-Louis, N.-B.—Convention spéciale passée avec M. J. Poirier. Drague *Saint-Louis Star.*

Production: 4,877.72 verges cubes à 35 centins, cubage au chaland. Vase et sable.

Distance aux décharges, ¼ mille.

Somme payée à l'entrepreneur: $1,707.20; inspection, $124.25; dépense totale, $1,831.45.

Travaux commencés le 8 août, achevés le 3 octobre 1912.

But des travaux: creusage à 3 pieds de profondeur d'un chenal d'accès à travers une batture.

Rainy-River, Ont.—Contrat n° 7889, passé avec J. T. Horne. Drague *Moose.*

Production: 65,982 verges cubes à 37 centins, cubage au chaland. Argile, vase et sable.

Distance aux décharges, de 1 à 3¼ milles.

Somme payée à l'entrepreneur: $24,413.34; inspection, $513.30; dépense totale, $24,926.64.

Travaux commencés le 17 août, achevés le 23 novembre 1912.

But des travaux: creusage à 13 pieds de profondeur d'un chenal à l'embouchure de la rivière.

Rivière Saint-Charles, Qué.—Contrat n° 7927, passé avec la Société Etienne Dusseault. Dragues *Stephen D.* et *Bruxelles.*

Production: 273,006 verges cubes à 9 centins, cubage au chaland. Sable.

Distance aux décharges, ¾ mille.

Somme payée aux entrepreneurs: $24,570.54 (inspection imputée sur l'item du budget "havre de Québec").

Travaux commencés le 9 mai, achevés le 8 juillet 1912.

But des travaux: creusage d'un chenal de 300 pieds de largeur et de 15 pieds de profondeur pour permettre l'accès au barrage et à l'écluse en projet.

Havre de Saint-Jean, N.-B. (Beacon-Bar).—Contrat n° 7304, pass avec la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.* Dragues *Cynthia, Beacon Bar, Beaver, Iroquois* et *St. John.*

Production: 1,831,340.3 verges cubes à 39½ centins, cubage au chaland. Argile, sable, vase et gravier.

Distance aux décharges, 2½ milles.

Somme payée aux entrepreneurs: $723,379.44 (y compris la somme déposée pour l'approfondissement du poste d'amarrage Rodney); inspection, $12,953.30; dépense totale, $736,332.74.

Travaux commencés le 1er avril 1912, achevés le 3 mars 1913.

Profondeur atteinte au-dessous du zéro, de 32 à 33 pieds.

But des travaux: enlèvement de la barre Beacon et approfondissement du poste d'amarrage Rodney.

Rivière Saint-Maurice, Qué.—(1) Convention spéciale passée avec Antoine St.-Pierre; (2) contrat n° 8846, passé avec Antoine St.-Pierre; (3) convention spéciale passée avec F. G. Burns. Drague *Capital.*

Production: 90,633 verges cubes; (1) 17,025 verges cubes à 22 centins, cubage au chaland; (2) 59,898 verges cubes à 12 centins, cubage au chaland; (3) 13,110 verges cubes à 12 centins cubage au chaland. Sable, argile, tuf et roches erratiques.

Distance aux décharges, de 700 pieds à 2 milles.

Sommes payées aux entrepreneurs: (1) $3,877.50, (2) $7,187.76, (3) $1,573.20; total, $12,638.46; inspection, $211.70; dépense totale, $12,850.16.

Travaux commencés le 10 mai, achevés le 15 août 1912.

Profondeurs atteintes au-dessous du zéro: (1) de 2.2 à 12 pieds; (2) de 4 à 7 pieds; (3) 4 pieds.

But des travaux: creusage à 4 pieds de profondeur d'un chenal pour permettre le flottage; d'un autre chenal d'accès à 8 pieds de profondeur, aux quais à marchandises, sur le bras est de la rivière.

Summerside, I.-P.-E.—Contrat n° 8573, passé avec la *Dominion Dredging Co., Ltd.* Drague *Delver.*

Production: 193,627.4 verges cubes, soit 143,629.3 verges cubes à 35 centins, cubage au chaland; 49,998.1 verge cubes à 30 centins, cubage au chaland. Roches erratiques, argile, sable et vase.

Distance aux décharges, de 3 à 3½ milles.

Somme payée aux entrepreneurs: $65,269.69; inspection, $602.65; dépense totale, $65,872.34.

Travaux commencés le 13 mai, achevés le 11 novembre 1912.

Profondeur atteinte au-dessous du zéro, de 18 à 20 pieds.

But des travaux: élargissement du chenal et creusement d'un haut-fond pour donner 18 pieds de profondeur aux basses eaux des grandes marées.

Chenal Saint-Pierre, Qué.—Convention spéciale passée avec la *General Improvement and Contracting Co.* Drague *Moberly.*

Production: 24,481 verges cubes à 19 cents, cubage au chaland. Argile.

Distance aux décharges, ½ mille.

Somme payée aux entrepreneurs: $4,773.79; inspection, $140.25; dépense totale, $4,914.04.

Travaux commencés le 27 mai, achevés le 11 juillet 1912.

But des travaux: raccourcir la distance entre Saint-Sulpice et Verchères, en pratiquant une tranchée de 50 pieds de largeur et de 8 pieds de profondeur.

Shediac, N.-B.—Contrat n° 8606, passé avec la *General Construction and Dredging Co.* Drague *Bruiser.*

Production: 49,357 verges cubes à 38 centins, cubage *insitu* dont 1,000 verges cubes ont été éjectées. Vase, argile et coquillages.

Distance aux décharges, de 3 à 4¾ milles. (Remorquage supplémentaire de 48,357 verges cubes.)

Somme payée aux entrepreneurs: $20,173.54; inspection, $323.65; dépense totale, $20,497.19.

Travaux commencés le 31 mai, achevés le 12 octobre 1912.

But des travaux: continuer le creusage à 12 pieds de profondeur au et devant le quai.

Rivière Saguenay, Qué.—Contrat n° 8738, passé avec la *Continental Dredging Co.* Dragues *Algonquin* et *Bruxelles.*

Production: 17 verges cubes, classe "A" à $2.50, cubage *in situ*; 249,425 verges cubes, classe "B" à 32½ centins, cubage au chaland. Sable, gravier, roches erratiques et argile.

Distance aux décharges, de 1 à 7 milles.

6 "	8,532	"	4½c.	prix supplémentaire pour remorquage extra-ordinaire.
3½ milles.. ..	12,024	verges cubes à	1¾c.,	prix supplémentaire pour remorquage extra-ordinaire.
7 "	1,188	"	6c.	prix supplémentaire pour remorquage extra-ordinaire.
Total.. ..	21,744	"		

Somme payée aux entrepreneurs: $81,741.21; inspection, $976.60; dépense totale, $82,717.81.

Travaux commencés le 11 juin, achevés le 16 novembre 1912.

But des travaux: continuer l'amélioration d'un chenal pour offrir à la navigation un passage de 250 pieds de largeur et de 18 pieds de profondeur.

South-Lancaster, Ont.—Contrat n° 8989, passé avec Fallon Frères. Drague *N° 3.*

Production: 38,634 verges cubes à 17 centins, cubage *in situ.* Sable et argile.

Distance aux décharges, 1 mille.

Somme payée aux entrepreneurs: $6,567.78; inspection, $390.50; dépense totale, $6,958.28.

Travaux commencés le 11 juin, achevés le 11 octobre 1912.

But des travaux: creusage à 10 pieds de profondeur le long du quai et dans le chenal d'accès.

Saint-Andrews, N.-B.—Contrat n° 8944, passé avec la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *Beacon Bar.*

Production: 60,000 verges, classe "B" à 24½ centins, cubage au chaland. Vase, sable, argile et gravier.

Distance aux décharges, de 2 à 2½ milles.

Somme payée aux entrepreneurs: $14,700.08; inspection, $270.54; dépense totale, $14,970.62.

Travaux commencés le 22 juin, achevés le 27 août 1912.

Profondeur atteinte au-dessous du zéro, 10, 12 et 15 pieds.

But des travaux: offrir un chenal d'accès du côté est et un bassin de virage; profondeurs de 10 à 15 pieds.

Rivière Saint-François, Qué.—Contrat n° 8604, passé avec Bastien, Laurin et Leitch. Drague *N° 6.*

Production: 145,044 verges cubes à 16 cents, cubage au chaland. Sable, argile et gravier.

Distance aux décharges, de ¼ à 1 mille.

Somme payée aux entrepreneurs: $23,207.64; inspection, $518.50; dépense totale, $23,725.54.

Travaux commencés le 20 mai, achevés le 20 novembre 1912.

But des travaux: continuer l'amélioration du chenal jusqu'à la tête de la navigation, pour offrir un tirant d'eau de 8 pieds.

Havre de Sydney, N.-E.—Contrat n° 8919, passé avec la *Coastal Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *Cadeco.*

Production: 25,660 verges cubes à 34 centins, cubage au chaland, dont 654 verges cubes ont été éjectées. Sable, argile et roches.

Distance aux décharges, de 4¾ à 5 milles, au prix supplémentaire de 3 cents.

Somme payée aux entrepreneurs: $9,400.46; inspection, $126.76; dépense totale, $9,527.22.

Travaux commencés le 9 juillet, achevés le 20 août 1912.

But des travaux: creusage à 11 pieds du chenal d'accès au quai public de Sydney.

Sault-Sainte-Marie, Ont.—Contrats n°s 8960 et 9065, passés avec la *Soo Dredging and Construction Co., Ltd.* Dragues *N° 3, N° 5* et *N° 8.*

Production: (contrat 8960), 33,788 verges cubes, classe "A" à $3.47, cubage *in situ* et 8,698 verges cubes, classe "B", à 92 cents, cubage *in situ*; (contrat 9065), 3,643 verges cubes, classe "A", à $3.47, cubage *in situ* et 10,939 verges cubes, classe "B", à 92 centins, cubage *insitu.* Roc solide, vase, roches erratiques et tuf.

Distance aux décharges, de 2½ à 3 milles.

Somme payée aux entrepreneurs: $147,951.61; inspection, $930.61; dépense totale, $148,882.22.

Travaux commencés le 31 août, achevés le 2 décembre 1912.

But des travaux: élargissement du chenal entre les nouveaux quais New-Ontario et l'entrée du canal et son approfondissement à 21.5 pieds de profondeur; en outre, l'élargissement et l'approfondissement des postes d'amarrages aux nouveaux quais New-Ontario et au quai du bateau traversier.

Saint-George, N.-B.—Contrat n° 8971, passé avec la *Maritime Dredging and Construction Co., Ltd.* Drague *Beacon Bar.*

Production: 37,261.3 verges cubes à 49 centins, cubage au chaland. Dosses, sable et vase.

Distance aux décharges, 6 milles, au prix supplémentaire de 4½ centins par verge cube.

Somme payée aux entrepreneurs: $19,934.80; inspection, $287.36; dépense totale, $20,222.16.

Travaux commencés le 28 août, achevés le 16 novembre 1912.

Profondeurs atteintes au-dessous du zéro, 8 et 9 pieds.

Shippegan-Gully, N.-B.—Contrat passé avec la *W. J. Poupore Co., Ltd.* Drague *Prince Louis.*

Production: 3,408.29 verges cubes, cubage au chaland; prix au contrat 40 cents, cubage *in situ.* Argile et sable.

Aucun payement ne devant être fait avant l'entreprise des dragages en 1913.
Inspection, $43.
Travaux commencés le 1er novembre 1912.
But des travaux: élargir le chenal maritime à 200 pieds et l'approfondir à 8 pieds.

Rivière Sydenham, Ont.—Convention spéciale passée avec la *Chatham Dredging Company.*

Production: 3,734 verges cubes, classe "B" à 25 centins, cubage *in situ.*
Somme payée aux entrepreneurs, $933.50.

Toronto, Ont. (Hanlan's-Point.)—Contrat n° 8862 passé avec la *General Construction and Dredging Co.* Drague *Edmund-Hall.*

Production: 58,946 verges cubes, à 15 centins, cubage *insitu.* Sable et argile.
Distance aux décharges, 2½ milles.
Somme payée aux entrepreneurs, $8,841.90; inspection, $489; dépense totale, $9,330.90.
Travaux commencés le 1er mai, achevés le 7 septembre 1912.
But des travaux: creusage à 8 pieds de profondeur d'un chenal d'accès aux quais.

Toronto, Ont. (Eastern-Cap.)—Contrat n° 8924, passé avec la *R. Weddell & Co.* Drague *I. X. L.*

Production: 135,806 verges cubes, à 17½ centins, cubage au chaland. Sable.
Distance aux décharges, de 1 à 2 milles.
Somme payée aux entrepreneurs: $23,766.05; inspection, 347; dépense totale, $24,113.05.
Travaux commencés le 24 juin, achevés le 18 novembre 1912.
Profondeurs atteintes au-dessous du zéro, de 22 à 25 pieds.
But des travaux: creusage à 25 pieds du chenal d'accès de l'est.

Tiffin, Ont.—Contrat n° 6866 passé avec la *Canadian Dredging Co., Ltd.* Dragues *Excelsior, Monarch* et *Leland.*

Production: 53,568⅓ verges cubes, classe "A", à $2.25, cubage au chaland; 16,149⅚ verges cubes, classe "B", à 29 cents, cubage au chaland. Rochers, argile, sable, gravier et roches erratiques.
Distance aux décharges, de 1 à 2½ milles.
Somme payée aux entrepreneurs: $125,212.19; inspection $489.96; dépense totale, $125,702.15.
Travaux commencés le 7 juin, achevés le 6 décembre 1912.
Profondeur atteinte au-dessous du zéro, 25 pieds.
But des travaux: creusage à 20 pieds de profondeur d'un poste d'amarrage en face de l'élévateur du Grand-Tronc.

Iles Telegraph et Nigger, Ont.—Contrat n° 9015 passé avec la *R. Weddell & Co.* Drague *Togo.*

Production: 8,247 verges cubes, à $2.50, cubage *in situ.* Roc solide.
Somme payée aux entrepreneurs: $37,111.50; inspection, $255.90; dépense totale, $37,367.40.
Travaux commencés le 1er octobre, achevés le 20 novembre 1912.
But des travaux: élargir à 200 pieds et approfondir à 16 pied les chenaux des bateaux à vapeur.

Trenton, Ont.—Contrat n° 8921, passé avec John E. Russell. Drague *Jack Canuck.*

Production: 2,342 verges cubes, classe "A", à $3,30, cubage *in situ.* Roc solide.

Somme payée à l'entrepreneur: $7,728.60; inspection, $58.61; dépense totale, $7,787.21.

Travaux commencés le 1er décembre, achevés le 15 décembre 1912.

But des travaux: creusage du chenal de l'est à 14 pieds.

Havre de Victoria, Ont.—Contrat n° 6865 passé avec la *Canadian Dredging Co., Ltd.* Dragues *Monarch, Leland, Sydenham* et *Excelsior.*

Production: 32,761 verges cubes, classe "A", à $2.25, cubage au chaland; 644,620⅓ verges cubes, classe "B", à 12½ centins, cubage au chaland. Argile, sable, roches erratiques, tuf et roc solide.

Distance aux décharges, de 1 à 3 milles.

Somme payée aux entrepreneurs: $148,179.47; inspection, $1,698.82; dépense totale, $149,878.29.

Travaux commencés le 3 mai, achevés le 13 décembre 1912.

Profondeurs atteintes au-dessous du zéro, de 21 à 26 pieds.

But des travaux: creusage d'un poste d'amarrage aux quais du chemin de fer Pacifique-Canadien.

Varennes, Qué.—Contrat n° 8958, passé avec la *General Improvement and Contracting Co.* Dragues *Nehoc* et *Moberly.*

Production: 36,197 verges cubes, à 19½ centins, cubage au chaland. Argile.

Distance aux décharges, de ½ à ⅝ de mille.

Somme payée aux entrepreneurs: $7,058.42; inspection, $296.73; dépense totale, $7,355.15.

Travaux commencés le 18 juillet, achevés le 14 décembre 1912.

But des travaux: rectifier les côtés du chenal à Bout-de-L'Ile, pour y offrir 6 pieds de profondeur d'eau.

Verchères, Qué.—Contrat passé avec la *W. J. Poupore Co., Ltd.*. Drague *Prince-Willie.*

Production: 15,614 verges cubes, à 29 centins, cubage *in situ.* Sable et argile.

Distance aux décharges, 1¼ mille.

Somme payée aux entrepreneurs: $4,528.35; inspection, $111; dépense totale, $4,639.35.

Travaux commencés le 26 août, achevés le 6 octobre 1912.

But des travaux: creusage à 6 et 10 pieds pour aménager un bassin et des postes d'amarrage au quai en ce lieu, à l'usage des barges et autres bateaux.

Vernon-River, I. P.-E.—Contrat n° 8938 passé avec la *Island Dredging and Construction Co.* Drague *Ferguson.*

Production: 13,623.1 verges cubes, à 24 centins, cubage au chaland. Vase.

Distance aux décharges, 2 milles.

Somme payée aux entrepreneurs: $3,269.54; inspection, $84; dépense totale, $3,353.54.

Travaux commencés le 21 août, achevés le 28 novembre 1912.

But des travaux: pratiquer un chenal d'accès aux quais, de 100 pieds de largeur et de 10 pieds de profondeur.

Woodlands, Qué.—Contrat n° 8915 passé avec la *General Improvement and Contracting Co.* Dragues *Central City* et *Mogul.*

Production: 63,019 verges cubes, à 16 centins, cubage au chaland. Sable et argile.

Distance aux décharges, de ½ à ¾ de mille.

Somme payée aux entrepreneurs: $10,083.04; inspection, $369.53; dépense totale, $10,452.57.

Travaux commencés le 12 juin, achevés le 31 août 1912.

But des travaux: creusage d'un chenal de 75 pieds de largeur et de 10 pieds de profondeur à travers le haut-fond s'étendant à partir de Beauharnois jusqu'à l'embouchure de la rivière Châteauguay.

Whitehead, N.-B.—Convention spéciale passée avec la *New Brunswick Construction Co., Ltd.* Drague *N° 2.*

Production: 490.5 verges cubes à 30 centins, cubage au chaland. Vase sable et roches.

Aucun payement n'a été fait, les travaux n'ayant pas été achevés.

Travaux commencés le 17 août, achevés le 31 octobre 1912.

But des travaux: offrir la profondeur d'eau désirée de 9 pieds au quai.

Weymouth, N.-E.—Contrat n° 9028, passé avec la *Halifax Dredging Co., Ltd.* Drague *Ferguson.*

Production: 3½ verges cubes, classe "A", non compris dans le payement; 12,532 verges cubes, classe "B", à 48½ centins, cubage au chaland. Vase, rochers, gravier et roches erratiques.

Distance aux décharges, 2½ milles.

Somme payée aux entrepreneurs: $6,078.02; inspection, $60.66; dépense totale, $6,138.68.

Travaux commencés le 11 novembre, achevés le 6 décembre 1912.

But des travaux: creusage d'un chenal de 200 pieds de largeur et de 8 pieds de profondeur à l'embouchure de la rivière Sissiboo.

Yarmouth, N.-E. (Sollows-Shoal).—(1) Convention spécial et (2) contrat n° 9013, passés avec la *Dominion Dreding Co., Ltd.*

Production: (1) 30.6 verges cubes, classe "A" à $7, cubage *in situ*; (1) 52,760 verges cubes, clase "B" à 22½ centins, cubage *in situ*; (2) 22,121 verges cubes, classe "B" à 22½ centins, cubage *in situ.* Vase, sable, gravier, tuf et roches erratiques.

Distance aux décharges, (contrat) 2½ milles; (convention spéciale) de 3½ milles à 4½ milles, au prix supplémentaire de 1 cent.

Sommes payées aux entrepreneurs: (1) $12,085.19, (2) $5,198.43; inspection, $649.15; dépense totale, $17,932.77.

Travaux commencés le 31 août, achevés le 18 décembre 1912.

Profondeurs atteintes au-dessous du zéro, 18 et 21 pieds.

But des travaux: draguer le rocher Sollow pour ménager un chenal d'accès de 20 pieds de profondeur et de 300 pieds de largeur, et élargir le havre intérieur.

OUTILLAGE DU MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS POUR L'EXECUTION DES DRAGAGES, 1913.

Dragues.

PROVINCES MARITIMES.

N° 1—Fielding.—Type: automotrice, à godets et à élinde suceuse. Longueur totale, 147 pieds; largeur au maître-bau, 42 pieds; tirant d'eau, 15 pieds 6 pouces; opère à des profondeurs de 16 à 54 pieds avec l'élinde suceuse; construite en acier; 3 cylindres moteurs ou machines; chaudière cylindrique à pression réglementaire de 180 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 5,000 verges cubes; consomme 6 tonnes environ de charbon en 10 heures.

Construite par le gouvernement à Sorel, en 1905.

N° 2—Saint-Laurent.—Type: automotrice, à godets. Longueur totale, 170 pieds; largeur au maître-bau, 80 pieds; tirant d'eau, 8 pieds; opère à des profondeurs de 10 à 28 pieds; construite en acier; 2 machines; chaud;ère marine à pression réglementaire de 60 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 1,400 verges cubes; consomme 1 tonne environ de charbon en 10 heures.

Achetée de la Société *Simons & Co.,* Renfrew, Ecosse, en 1874.

N° 3—Restigouche.—Type: automotrice, à élinde suceuse. Longueur totale, 161 pieds 8 pouces; largeur au maître-bau, 30 pieds; tirant d'eau lège, 5 pieds 6 pouces; opère à des profondeurs de 14 à 40 pieds; construite en acier; 1 machine; chaudière écossaise, à pression réglementaire de 140 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 2,300 verges cubes; consomme 3½ tonnes environ de charbon en 10 heures.

Achetée de la *United States Engineering Co.*

N° 4—Type: à cuiller d'une capacité de 2½ verges cubes. Longueur totale, 90 pieds; largeur au maître-bau, 34 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 6 pieds 6 pouces; opère à des profondeurs de 8 à 22 pieds; construite en bois; 12 cylindres moteurs ou machines; chaudière marine écossaise; pression réglementaire de 140 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 900 verges cubes; consomme 2¾ tonnes environ de charbon en 10 heures.

Construite par le gouvernement au chantier de construction navale d'Ottawa.

N° 5—Type: à succion. Longueur totale, 138 pieds; largeur au maître-bau, 52 pieds; tirant d'eau, sans béquilles de retenue, 5 pieds 8 pouces; opère à des profondeurs de 5 à 50 pieds; construite en acier; 12 machines; chaudières écossaises à pression réglementaire de 160 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 4,000 verges cubes, consomme 8 tonnes environ de charbon en 10 heures.

Achetée de la *Polson Iron Works,* Toronto, Ont., 1906.

N° 6—Cape-Breton.—Type: à cuiller. Longueur totale, 91 pieds 6 pouces; largeur au maître-bau, 38 pieds 3 pouces; tirant d'eau, en remorquant, 5 pieds 9 pouces; opère à des profondeurs de 15 à 32 pieds; construite en acier; 6 machines; chaudière marine à pression réglementaire de 140 livres; une cuiller de 2 verges cubes de capacité et une autre de 5 verges cubes, sont employées alternativement selon la nature du fond; capacité moyenne de production pendant un jour, 1,750 verges cubes; consomme 1½ tonne environ de charbon en 10 heures.

Achetée de la *Carrier Laine & Company,* Québec, 1896.

N° 7—Canada.—Type: automotrice à godets. Longueur totale, 132 pieds; largeur au maître-bau, 20 pieds 5 pouces; tirant d'eau, 6 pieds; opère à des profondeurs de 4 à 17 pieds; construite en fer; 2 machines; chaudière écossaise à pression réglementaire de 60 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 750 verges cubes; consomme 3 tonnes environ de charbon en 10 heures.

Achetée de la *Simons & Company*, Renfrew, Ecosse, 1872.

N° 8—Geo. McKenzie.—Type: à cuiller d'une capacité de 2 verges cubes. Longueur totale, 86 pieds 6 pouces; largeur au maître-bau, 29 pieds 6 pouces; tirant d'eau, en remorquant, 5 pieds 5 pouces; opère à des profondeurs de 7 à 26 pieds; construite en bois; 1 machine; chaudière de locomotive à pression réglementaire de 65 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 300 verges cubes; consomme 1¼ tonne environ de charbon en 10 heures.

Achetée de la Société John Ross et McKay, en 1879.

N° 9—Montaque.—Type: à cuiller d'une capacité de 2 verges cubes. Longueur totale, 90 pieds; largeur au maître-bau, 38 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 5 pieds; opère à des profondeurs de 7 à 26 pieds; construite en acier; 3 machines; chaudière marine à pression réglementaire de 140 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 700 verges cubes; consomme 1½ tonne environ de charbon en 10 heures.

Achetée de la *Bertram Engine Works*, Toronto, Ont., 1906.

N° 10—Prince-Edward.—Type: à cuiller d'une capacité de 1¼ verge cube. Longueur totale, 80 pieds; largeur au maître-bau, 26 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 5 pieds 6 pouces; opère à des profondeurs de 9 à 25 pieds; construite en bois; 1 machine; chaudière de locomotive à pression réglementaire de 50 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 450 verges cubes; consomme ¾ tonne environ de charbon en 10 heures.

Achetée du gouvernement de l'île du Prince-Edouard, en 1873.

N° 11—Pownal.—Type: à cuiller d'une capacité de 1 verge cube. Longueur totale, 65 pieds; largeur au maître-bau, 25 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 4 pieds; opère à des profondeurs de 6 à 20 pieds; construite en bois; 2 machines; chaudière marine écossaise à pression réglementaire de 125 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 300 verges cubes; consomme 1¼ tonne environ de charbon en 10 heures.

Achetée de la Société Burns et Waters.

N° 12.—Type: à succion, pompe de 15 pouces; longueur totale, 110 pieds; largeur, 30 pieds; creux hors membres, 7 pieds 8 pouces, cylindre moteur ou machine à triple expansion, $\frac{8\frac{1}{2} \times 13\frac{1}{2} \times 22}{16}$; chaudière marine écossaise, de 10 pieds de diamètre, à pression réglementaire de 160 livres.

En cours d'exécution au chantier de construction navale de la *Phoenix Iron Works*, Saint-Jean, N.-B.

N° 13.—Type:: à cuiller, d'une capacité de 3½ verges cubes. Longueur totale, 90 pieds; largeur au maître-bau, 34 pieds; creux ou profondeur totale, mesurée du dessus, à la poupe, 9 pieds 6 pouces; dito, à la proue, 8 pieds 6 pouces; construite en bois; chaudière marine écossaise, de 8 pieds 6 pouces de diamètre, à pression de régime de 125 livres; cylindre moteurs principaux, 12 pouces x 14 pouces.

En cours d'exécution au chantier de construction navale du gouvernement, à Ottawa.

Brise-roc.—Type Lobnitz. Longueur, 100 pieds; largeur hors membres, 36 pieds; creux, 8 pieds; opère à une profondeur de 40 pieds; masse à tranche, 20 tonnes; chaudière tubulaire à retour de flamme, à pression de régime de 100 livres; guindeau avec cylindres à double effet; treuil de commande, avec six cordes de fils métalliques reversibles, sans connexion, avec cylindres à double effet; cabestan à la proue et à la poupe.

Construit en acier par Lobnitz, Ecosse, 1912.

Monte-roches n° 1.—Longueur totale, 100 pieds; largeur au maître-bau, 35 pieds; tirant d'eau, 5 pieds 2 pouces; opère à une profondeur maximum de 40 pieds; construit en acier; puissance d'élèvement, 50 tonnes.

Acheté de la Société John Inglis, Toronto, Ont., 1907.

ONTARIO ET QUÉBEC.

Dragues.

N° 101—N° 1.—Type, à cuiller d'une capacité de ¾ verge cube. Longueur totale, 67 pieds; largeur au maître-bau, 26 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 4 pieds; opère à des profondeurs de 6 à 15 pieds; construite en bois; 1 machine; chaudière de locomotive, à pression réglementaire de 125 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 250 verges cubes; consomme ¾ tonne environ de charbon en 10 heures.

Construite par le gouvernement à Saint-Louis-de-Gonzague, en 1905.

N° 102—N° 2.—Type: à cuiller d'une capacité d'une verge cube. Longueur totale, 60 pieds; largeur au maître-bau, 22 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 2 pieds; opère à des profondeurs de 5 à 16 pieds; construite en bois; 2 cylindres moteurs ou machines; chaudière de locomotive à pression réglementaire de 125 livres; capacité moyenne de production pendant 10 heures.

Construite par le gouvernement, au chantier de construction navale d'Ottawa, en 1906.

N° 103—N° 3.—Type: à cuiller, d'une capacité d'une verge cube. Longueur totale, 60 pieds; largeur au maître-bau, 22 pieds; tirant d'eau en remorquant, 2 pieds; opère à des profondeurs de 5 à 16 pieds; construite en bois, 2 machines; chaudière de locomotive, à pression de régime de 125 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 450 verges cubes; consomme 1¼ tonne environ de charbon en 10 heures.

Construite par le gouvernement, au chantier de construction navale d'Ottawa, en 1909.

N° 105—N° 5.—Type: à cuiller d'une capacité de 3½ verges cubes. Longueur totale, 85 pieds; largeur au maître-bau, 29 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 6 pieds; opère à des profondeurs de 9 à 27 pieds; construite en bois; 2 cylindres moteurs ou machines; chaudière tubulaire, à pression réglementaire de 85 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 500 verges cubes; consomme 1¼ tonne environ de charbon en 10 heures.

Achetée de la *Dominion Dredging Company,* en 1910.

N° 106—N° 6.—Type: à godet "coquille de moule" et "enveloppe d'orange", d'une capacité de 1½ verge cube. Longueur totale, 50 pieds; largeur au maître-bau, 24 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 4 pieds 6 pouces; opère à toutes profondeurs à partir de 4 pieds 6 pouces; construite en bois; 2 machines; chaudière à tubes verticaux à pression réglementaire de 100 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 300 verges cubes; consomme 1 tonne environ de charbon en 10 heures.

Construite par le gouvernement en 1911.

N 107—Challenge.—Type: à cuiller, d'une capacité de 2 verges cubes. Longueur totale, 65 pieds; largeur au maître-bau, 25 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 4 pieds; opère à des profondeurs de 7 pieds 6 pouces à 20 pieds; construite en bois; 1 machine; chaudière marine à pression réglementaire de 90 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 500 verges cubes; consomme 1½ tonne environ de charbon en 10 heures.

Construite par le gouvernement à Collingwood, Ont., en 1885.

N° 108—Deschênes.—Type: à cuiller, d'une capacité d'une verge cube. Longueur totale, 50 pieds; largeur au maître-bau, 20 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 2 pieds; opère à des profondeurs variables de 4 à 15 pieds; construite en bois; 1 machine; chaudière tubulaire à retour de flamme à pression réglementaire de 100 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 250 verges cubes; consomme 1¼ tonne environ de charbon en 10 heures.

Achetée de G. C. Hurdman, en 1909.

N° 109—Industry.—Type: à cuiller, d'une capacité de 4 verges cubes et une autre d'une capacité de 10 verges cubes, employées alternativement selon la nature du fond. Longueur totale, 133 pieds 4 pouces; largeur au maître-bau, 44 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 9 pieds; opère à des profondeurs de 14 à 28 pieds; construite en bois; 2 machines; chaudière marine écosssaise, à pression réglementaire de 125 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 3,000 verges cubes; consomme, 3½ tonnes environ de charbon en 10 heures.

Achetée de la *St. Lawrence Power Co.*, G. K. Philips, en 1908.

N° 110—International.—Type: à cuiller, d'une capacité de 5 verges cubes. Longueur totale, 75 pieds; largeur au maître-bau, 27 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 6 pieds; opère à des profondeurs de 10 à 58 pieds; construite en bois; machine à vapeur compound $\frac{12\text{-}24}{14}$; chaudière marine, à pression réglementaire de 12 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 1,250 verges cubes; consomme, 2 tonnes environ de charbon en 10 heures.

Achetée de M. Conley, en 1913.

N° 111—Lake St. John.—Type: à cuiller, d'une capacité d'une verge cube. Longueeur totale, 75 pieds; largeur au maître-bau, 27 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 3 pieds; opère à des profondeurs de 6 à 18 pieds; construite en bois; 2 machines; chaudière de locomotive à pression réglementaire de 100 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 200 verges cubes; consomme 2 cordes de bois environ en 10 heures.

Construite par Beatty et Fils.

N° 112—Mattawa.—Type: à cuiller d'une capacité de 2⅛ verges cubes. Longueur totale, 75 pieds 6 pouces; largeur au maître-bau, 25 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 5 pieds; opère à des profondeurs de 12 à 20 pieds; construite en bois; machine à simple effet de 12½ x 15; chaudière Fitzgibbon, à pression réglementaire de 125 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 850 verges cubes; consomme 1 tonne environ de charbon en 10 heures.

Construite par le gouvernement à Sturgeon-Falls, Ont., 1905.

N° 113—Nipissing.—Type: à cuiller, d'une capacité de 2⅛ verges cubes. Longueur totale, 65 pieds; largeur au maître-bau, 25 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 4 pieds; opère à des profondeurs de 8 à 20 pieds; construite en bois; 1 cylindre moteur;

chaudière marine, à pression réglementaire de 100 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 575 verges cubes; consomme, 1½ tonne environ de charbon en 10 heures.

Construite par le gouvernement, au chantier de construction navale d'Ottawa, 1889.

N° 114—Ontario.—Type: à cuiller, d'une capacité de 3 verges cubes. Longueur totale, 75 pieds; largeur au maître-bau, 25 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 4 pieds; opère à des profondeurs de 10 à 23 pieds; construite en bois; 2 cylindres moteurs ou machines; chaudière de locomotive, à pression réglementaire de 80 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 550 verges cubes; consomme, 1 tonne environ de charbon en 10 heures.

Construite par le gouvernement, au chantier de construction navale d'Ottawa, 1900.

N° 115—Ottawa.—Type: à cuiller, d'une capacité de 3 verges cubes, et un autre de 5 verges cubes. Longueur totale, 97 pieds; largeur au maître-bau, 43 pieds 1 pouce; tirant d'eau, en remorquant, 6 pieds; opère à des profondeurs de 15 à 36 pieds; construite en bois; 4 cylindres moteurs ou machines; chaudière marine écossaise, à pression réglementaire de 120 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 850 verges cubes; consomme, 2 tonnes environ de charbon en 10 heures.

Construite par le gouvernement, au chantier de construction navale d'Ottawa, 1908.

N° 116—Progress.—Type: à cuiller, d'une capacité de 3 verges cubes. Longueur totale, 94 pieds; largeur au maître-bau, 34 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 7 pieds; opère à des profondeurs de 10 à 30 pieds; construite partie en bois et partie en acier; 2 cylindres moteurs ou machines; chaudière de locomotive, à pression réglementaire de 95 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 1,000 verges cubes; consomme 2 tonnes environ de charbon en 10 heures.

Construite par le gouvernement, à Sorel, Qué., 1902.

N° 117—Québec.—Type: à cuiller, d'une capacité de 5 verges cubes, et une autre de 8 verges cubes, employées alternativement selon la nature du fond à draguer. Longueur totale, 106 pieds 9 pouces; largeur au maître-bau, 36 pieds 8 pouces; tirant d'eau, en remorquant, 6 pieds 5 pouces; opère à des profondeurs de 16 à 42 pieds; construite en acier; 6 cylindres moteurs ou machines; chaudière marine, à pression réglementaire de 145 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 2,700 verges cubes; consomme 3 tonnes environ de charbon en 10 heures.

Achetée de la *Polson Iron Works,* Toronto, 1908.

N° 118—Queen.—Type: à cuiller, d'une capacité de 1½ verge cube. Longueur totale, 66 pieds; largeur au maître-bau, 28 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 3 pieds 6 pouces; opère à des profondeurs de 7 à 20 pieds; construite en bois; machine à simple effet de 8 x 16 pouces; chaudière marine, à pression réglementaire de 105 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 400 verges cubes; consomme 1¼ tonne environ de charbon en 10 heures.

Construite par le gouvernement à Timiskaming, 1902.

N° 119—Richelieu.—Type: à cuiller, d'une capacité de 1½ verge cube. Longueur totale, 70 pieds; largeur au maître-bau, 22 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 5 pieds; opère à des profondeurs de 7 à 16 pieds; construite en bois; 1 cylindre moteur ou machine; chaudière tubulaire écossaise, à pression réglementaire de 135 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 400 verges cubes; consomme 1 tonne environ de charbon en 10 heures.

Construite par le gouvernement, au chantier de construction navale d'Ottawa, 1903.

N° 120—Sir Richard.—Type: à cuiller, d'une capacité de 3½ verges cubes. Longueur totale, 87 pieds; largeur au maître-bau, 33 pieds 9 pouces; tirant d'eau, en remorquant, 4 pieds 6 pouces; opère à des profondeurs de 9 à 20 pieds; construite en bois; 2 cylindres moteurs; chaudière de locomotive, à pression réglementaire de 95 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 600 verges cubes; consomme 1½ tonne environ de charbon en 10 heures.

Construite par le gouvernement, au chantier de construction naval d'Ottawa, 1901.

N° 121—St. Louis.—Type: à cuiller, d'une capacité de ¾ verge cube. Longueur totale, 60 pieds; largeur au maître-bau, 22 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 3 pieds; opère à des profondeurs de 5 à 16 pieds; construite en bois; 2 cylindres moteurs; chaudière de locomotive à pression réglementaire de 125 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 325 verges cubes; consomme 1¼ tonne environ de charbon en 10 heures.

Construite par le gouvernement, au chantier de construction navale d'Ottawa, 1907.

N° 122—St. Maurice.—Type: à cuiller, d'une capacité de ¾ verge cube. Longueur totale, 70 pieds; largeur au maître-bau, 23 pieds 8 pouces; tirant d'eau, en remorquant, 3 pieds 4 pouces; opère à des profondeurs de 6 à 15 pieds; construite en bois; 2 cylindres moteurs; chaudière de locomotive à pression réglementaire de 100 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 300 verges cubes; consomme 1¼ tonne environ de charbon en 10 heures.

Achetée de la Société Beatty et Fils, Welland, Ont., 1899.

N° 123.—Type: à cuiller, d'une capacité de 3½ verges cubes. Longueur totale, 90 pieds; largeur au maître-bau, 34 pieds; creux ou profondeur totale, à la proue, 9 pieds 6 pouces; creux ou profondeur totale, à la poupe, 8 pieds 6 pouces; construite en bois; chaudière marine écossaise de 8 pieds 6 pouces de diamètre et de 9 pieds 10 pouces de longueur, à pression de régime de 125 livres; machines principales, 12 x 14 pouces.

Construite par le gouvernement, au chantier de construction navale d'Ottawa, 1913.

Monte-roches N° 2.—Puissance d'élèvement, 10 tonnes; longueur totale, 45 pieds; largeur au maître-bau, 25 pieds; tirant d'eau, 2 pieds; opère à des profondeurs de 3 à 16 pieds; construit en bois; 2 cylindres moteurs; chaudière à tubes verticaux à pression de régime de 90 livres; consomme 1 tonne environ de charbon en 10 heures.

Construite par le gouvernement, au chantier de construction navale d'Ottawa, 1898.

MANITOBA.

Dragues.

N° 201—Assiniboine.—Type: à succion. Longueur totale, 115 pieds; largeur au maître-bau, 33 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 3 pieds 10 pouces, opère à des profondeurs de 4 pieds 6 pouces à 12 pieds: construite en bois; 4 cylindres moteurs; 2 chaudières écossaises, à pression réglementaire de 150 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 725 verges cubes; consomme 2¼ tonnes environ de charbon en 10 heures.

Achetée de la *Polson Iron Works,* Toronto, Ont., 1906.

N° 202—Crane.—Type: à godet "enveloppe d'orange", d'une capacité de 1½ verge cube. Longueur totale, 80 pieds; largeur au maître-bau, 33 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 4 pieds; opère à des profondeurs de 4 pieds et plus; construite en bois; 2 cylindres moteurs; chaudière écossaise, à pression réglementaire de 150 livres; capacité

moyenne de production pendant un jour, 600 verges cubes; consomme 1 tonne environ de charbon en 10 heures.

Construite par le gouvernement en 1911.

N° 203—Dauphin.—Type: à godet "enveloppe d'orange", d'une capacité de 1¼ verge cube. Longueur totale, 60 pieds; largeur au maître-bau, 32 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 1 pied 10 pouces; opère à des profondeurs de 2 pieds 6 pouces et plus; construite en bois; 1 cylindre moteur; chaudière à tubes verticaux, à pression réglementaire de 100 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 250 verges cubes; consomme environ une corde de bois en 10 heures.

Construite par le gouvernement en 1909.

N° 204—Red River.—Type: à cuiller, d'une capacité de 1½ verge cube. Longueur totale, 82 pieds; largeur au maître-bau, 34 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 2 pieds 6 pouces; opère à des profondeurs de 4 pieds 6 pouces à 15 pieds; construite en bois; 2 cylindres moteurs; chaudière marine, à pression réglementaire de 130 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 350 verges cubes; consomme 1 tonne environ de charbon en 10 heures.

Construite par le gouvernement en 1911.

N° 205—Winnipeg.—Type: à cuiller, d'une capacité de 2 verges cubes. Longueur totale, 77 pieds, largeur au maître-bau, 37 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 4 pieds 6 pouces; opère à des profondeurs de 7 à 20 pieds; 6 cylindres moteurs; chaudière marine, à pression réglementaire de 150 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 1,000 verges cubes; consomme 1½ tonne environ de charbon en 10 heures.

Construite par le gouvernement en 1884.

SASKATCHEWAN ET ALBERTA.

N° 206—Athabasca.—Type: à godet "enveloppe d'orange", d'une capacité de ⅔ verge cube. Longueur totale, 52 pieds; largeur au maître-bau, 24 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 3 pieds; opère à des profondeurs de 3 à 8 pieds; construite en bois; 1 cylindre moteur; chaudière à tubes verticaux, à pression réglementaire de 125 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 100 verges cubes; consomme ¾ de corde de bois environ en 10 heures.

Construite par le gouvernement en 1907.

N° 207—Last-Mountain Lake.—Type: à cuiller, d'une capacité d'une verge cube. Longueur totale, 64 pieds; largeur au maître-bau, 24 pieds; tirant d'eau, en remorquant, 2 pieds; opère à des profondeurs de 6 à 14 pieds; construite en bois; 2 cylindres moteurs; chaudière horizontale, à pression réglementaire de 125 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 600 verges cubes; consomme ½ tonne environ de charbon en 10 heures.

Achetée en partie de la Société Burns et Waters, Ottawa, et en partie construite par le gouvernement en 1908.

Hawke.—Type: chaland portant une grue à bras. Puissance d'élèvement, 1 tonne; longueur totale, 48 pieds; largeur au maître-bau, 16 pieds; tirant d'eau, 1 pied; opère à des profondeurs de 1 à 6 pieds; construit en bois.

Acheté du gouvernement provincial en 1903.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Dragues.

N° 301—Ajax.—Type: à cuiller, d'une capacité de 3 verges cubes et une autre de verges cubes. Longueur totale, 110 pieds 5 pouces; largeur au maître-bau, 38 pieds; tirant d'eau, avec béquilles de retenue, 9 pieds; opère à des profondeurs de 18 à 40 pieds; construite en acier; 10 cylindres moteurs; chaudière marine écossaise, à pression réglementaire de 150 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 700 verges cubes; consomme 1½ tonne environ de charbon en 10 heures.

Achetée de la *Polson Iron Works,* Toronto, Ont., 1908 et a été construite par la même compagnie, à New-Westminster, C.-B.

N° 302—Bittern.—Type: à cuiller "enveloppe d'orange", d'une capacité d'une verge cube. Longueur totale, 70 pieds; largeur au maître-bau, 28 pieds; peut opérer à toute profondeur; capacité moyenne de production pendant un jour, 300 verges cubes.

N° 303—Fruhling.—Type: ravale à succion, automotrice à double hélice. Longueur totale, 187 pieds; largeur au maître-bau, 34 pieds 6 pouces; opère à des profondeurs de 16 à 45 pieds; construite en acier; 19 cylindres moteurs; chaudières marines écossaises, à pression réglementaire de 130 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 5,000 verges cubes; consomme 8 tonnes environ de charbon en 10 heures.

Achetée de la S. Schichau, Hamburd, Allemagne, 1909.

N° 304—Heron.—Type: à cuiller "enveloppe d'orange", d'une capacité de ½ verge cube. Longueur totale, 50 pieds; largeur au maître-bau, 18 pieds 8 pouces; construite en bois; 2 cylindres moteurs à simple effet de 6½ x 10 pouces; chaudière à tubes verticaux; capacité moyenne de production pendant un jour, 125 verges cubes; consomme ½ tonne environ de charbon en 10 heures.

Construite à Penticton, C.-B., en 1908.

N° 305—King Edward.—Type: aspirant à agitateur de 20 pouces. Longueur totale, 125 pieds; largeur au maître-bau, 32 pieds; tirant d'eau, 5 pieds; opère à des profondeurs de 6 à 45 pieds; construite partie en bois, partie en acier; 10 cylindres moteurs; 2 chaudières à tubes, à pression réglementaire de 177 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 4,500 verges cubes; consomme 8 tonnes environ de charbon en 9 heures.

Achetée de la *Polson Iron Works,* Toronto, 1901, et a été construite par cette compagnie à New-Westminster, C.-B.

N° 306—Mastodon.—Type: à godets. Longueur totale, 206 pieds; largeur au maître-bau, 36 pieds 6 pouces; opère à partir du zéro de l'échelle d'eau jusqu'à 50 pieds de profondeur; capacité moyenne de production pendant un jour, 5,000 verges cubes.

N° 307—Mudlark.—Type: à cuiller, d'une capacité de 2½ verges cubes. Longueur totale, 90 pieds 2 pouces; largeur au maître-bau, 30 pieds 4 pouces; tirant d'eau, avec béquilles de retenue, 5 pieds 6 pouces; opère à des profondeurs de 13 à 40 pieds; construite en bois; 5 cylindres moteurs; chaudière marine, à pression réglementaire de 85 livres; capacité moyenne de production pendant un jour, 650 verges cubes; consomme 1½ tonne environ de charbon en 9 heures.

Achetée de la *R. P. Ritchet and Company,* Victoria, 1893.

N° 308—Nakusp.—A godet du type "enveloppe d'orange", d'une capacité de 1 verge cube. Longueur totale, 80 pieds 8 pouces; largeur au maître-bau, 28 pieds 2 pouces; tirant d'eau avec béquilles de retenue, 32 pouces; construite en bois; 2 cylindres mo-

teurs à simple effet de 7 x 9 pouces; chaudière de locomotive; capacité moyenne de production pendant un jour, 500 verges cubes; consomme ⅜ tonne environ de charbon en 9 heures. Le gouvernement fit passer cette drague du type à cuiller d'une capacité de ¾ verge cube à l'autre en 1908.

Achetée de la *Polson Iron Works,* Toronto, Ont., 1902.

N° 309—Pélican.—A godet du type "enveloppe d'orange", d'une capacité de ¾ de verge cube. Longueur totale, 58 pieds; largeur au maître-bau, 26 pieds 8 pouces; construite en bois; 2 cylindres moteurs de 5½ x 8 pouces; chaudière à tubes verticaux; capacité moyenne de production pendant un jour, 275 verges cubes; consomme ½ tonne environ de charbon en 9 heures.

Construite par le gouvernement à Kamloops, C.-B., en 1907.

Cygnet (Bateau ramasseur de bois fondrier)—Du type à hélice à l'arrière. Treuil sur le gaillard d'avant, construit en bois; longueur totale, 118 pieds 6 pouces; largeur au maître-bau, 27 pieds; tirant d'eau, 3 pieds 6 pouces; deux systèmes de machines principales, de 12 x 60; treuil pour l'élèvement des fardeaux; consomme 1¼ tonne environ de charbon par jour.

Achetée de la *Victoria Machinery Depot Co.,* Victoria, 1908.

Samson (Bateau ramasseur de bois fondrier)—Du type à hélice à l'arrière. Serre moteur à vapeur pour gouvernail; treuil à vapeur sur le gaillard d'avant construit en bois; longueur totale, 133 pieds 9 pouces; largeur au maître-bau, 30 pieds; tirant d'eau, 4 pieds; deux systèmes de machines propulsives, de 14 x 60; treuil pour l'élèvement des fardeaux; machines à double effet de 6 x 8; chaudière type dit "cannonnière"; consomme 1½ tonne environ de charbon par jour.

Acheté de la Société Turpel & Fils, Victoria, C.-B., 1905.

N° 1—Brise-Roc.—Type Lobnitz. Longueur totale, 100 pieds; largeur hors membres, 36 pieds; opère à une profondeur de 40 pieds; masse à tranche, 20 tonnes; chaudière tubulaire à flamme de retour à pression de régime de 100 livres; treuil à double cylindre pour l'élèvement des fardeaux; treuil de commande avec six cordes de fils métalliques reversibles sans connexion, à double cylindre; cabestan à la poupe et à la proue; construit en acier.

Construit par Lobnitz, Ecosse, 1912.

REMORQUEURS.

PROVINCES MARITIMES.

Canso.—Construit en acier; longueur totale, 97 pieds; largeur au maître-bau, 23 pieds 4 pouces; tirant d'eau, y compris la quille 9 pieds 6 pouces; machine à triple expansion $\frac{12\text{-}19\text{-}30}{20}$; chaudière tubulaire à flamme de retour à pression réglementaire de 180 livres; consomme 4 tonnes environ de charbon en 10 heures.

Acheté de la *New Burrill-Johnston Company,* Yarmouth, N.-E., 1910.

Courtenay.—Construit en bois; longueur totale, 75 pieds; largeur au maître-bau, 21 pieds; tirant d'eau, y compris la quille, 10 pieds; machine sans condensation de 24 x 24; chaudière écossaise, à pression réglementaire de 80 livres; consomme 1½ tonne environ de charbon en 10 heures.

Acheté de la Société Tapley Frères, Saint-Jean, N.-B., 1908.

Fredericton.—Coque: longueur totale, 80 pieds; longueur de capion de poupe à capion de proue, 71 pieds; largeur hors membres, 20 pieds; creux mesuré du dessus de

la carlingue au-dessous du maître-bau, 10 pieds; machine compound, à surface de condensation dans le sens longitudinal, à diamètre de 12 et 26 pouces et course du piston, de 18 pouces. Chaudière écossaise à pression de régime de 145 livres, de 10 pieds de diamètre sur 11 pieds de longueur.

Construit par la *Polson Iron Works,* Toronto, 1913.

Helena.—Construit en acier; longueur totale, 115 pieds; largeur au maître-bau, 23 pieds; tirant d'eau, y compris la quille, 12 pieds 3 pouces; machine à triple expansion $\frac{15\text{-}25\text{-}41}{25}$; chaudière écossaise à pression réglementaire de 180 livres; consomme 4 tonnes environ de charbon en 10 heures.

Acheté de la *Collingwood Shipbuilding Company,* 1907.

Lisgar.—Construit en acier; longueur totale, 97 pieds; largeur au maître-bau, 22 pieds; tirant d'eau, y compris la quille, 9 pieds 6 pouces; machine à triple expansion $\frac{12\text{-}19\text{-}30}{20}$; chaudière marine, à pression réglementaire de 180 livres; consomme 2 tonnes environ de charbon en 10 heures.

Acheté de la Compagnie Pontbriand, Sorel, P.Q., 1909.

Rona.—Construit en bois; longueur totale, 85 pieds; largeur au maître-bau, 20 pieds; tirant d'eau, y compris la quille, 8 pieds; machine compound ou à cylindres de dimensions inégales $\frac{10\text{-}20}{16\text{-}\frac{2}{3}}$; chaudière verticale, à pression réglementaire de 130 livres; consomme 1 tonne envirin de charbon en 10 heures.

Acheté de J. W. Hatt, Liverpool, N.-E., 1903.

Sogenada.—Construit en acier; longueur totale, 75 pieds 5 pouces; largeur au maître-bau, 15 pieds 7 pouces; machine à condensation dans le sens horizontal $\frac{14\text{-}30}{21}$; chaudière écossaise, à pression réglementaire de 140 livres, de 10 pieds 3 pouces x 9 pouces.

Acheté de la *Canadian General Development Company,* le 26 juillet 1912.

Alva.—Construit en bois; longueur totale, 50 pieds; largeur au maître-bau, 12 pieds 6 pouces; tirant d'eau, y compris la quille, 5 pieds 6 pouces; machine compound ou à cylindres de dimensions inégales $\frac{9\text{-}18}{12}$; chaudière du type Fitzgibbon, à pression réglementaire de 110 livres; consomme 1 tonne environ de charbon en 10 heures.

Acheté du Rév. Père Cousineau, 1911.

Annette.—Construit en bois; longueur totale, 62 pieds; largeur au maître-bau, 13 pieds; tirant d'eau, y compris la quille, 3 pieds; machine compound ou à cylindres de dimensions inégales $\frac{5 \times 10}{8}$; chaudière verticale, à pression réglementaire de 135 livres; consomme 2½ tonnes environ de charbon en 10 heures.

Construit par le gouvernement à Sorel, P.Q., 1901.

Aylmer.—Construction mixte, hélices jumelles; longueur totale, 45 pieds 4 pouces; largeur au maître-bau, 11 pieds 6 pouces; tirant d'eau, y compris la quille, 3 pieds; 2 cylindres moteurs de 6 x 7 chacun; chaudière du type Fitzgibbon, à pression réglementaire de 120 livres; consomme 1 tonne environ de charbon en 10 heures.

Acheté de la *Polson Iron Works,* Toronto, 1910.

Blanche.—Construction en bois; longueur totale, 55 pieds; largeur au maître-bau, 11 pieds; tirant d'eau, y compris la quille, 5 pieds; 1 cylindre moteur de 10 x 10; chaudière du type Fitzgibbon, à pression réglementaire de 125 livres; consomme ¾ tonne environ de charbon en 10 heures.

Acheté du capitaine H. Bonenfant, vers 1903.

Catherine C.—Construit en bois; longueur totale, 70 pieds; largeur au maître-bau, 14 pieds; tirant d'eau, y compris la quille, 6 pieds 6 pouces; cylindre moteur à simple effet de 15 x 15; chaudière du type Fitzgibbon, à pression réglementaire de 110 livres; consomme 2½ tonnes environ de charbon en 10 heures.

Probablement construit par le gouvernement, il y a environ 25 ans.

Cliffside.—Construction en bois; longueur totale, 70 pieds; largeur au maître-bau, 14 pieds; tirant d'eau, y compris la quille, 6 pieds 6 pouces; cylindre moteur à simple effet, de 15 x 15; chaudière du type Fitzgibbon, à pression réglementaire de 110 livres; consomme 1 tonne environ de charbon en 10 heures.

Acheté de la *Ottawa Forwarding Company,* Ottawa, 1910.

Daisy.—Construction en bois; longueur totale, 45 pieds; largeur au maître-bau, 11 pieds; tirant d'eau, y compris la quille, 4 pieds 6 pouces; cylindre moteur à simple effet, de 9 x 10; chaudière du type Fitzgibbon, à pression réglementaire de 110 livres; consomme 2½ tonnes environ de charbon en 10 heures.

Probablement construit par le gouvernement, il y a environ 25 ans.

Delisle.—Construction en bois; longueur totale, 71 pieds; largeur au maître-bau, 15 pieds; tirant d'eau, y compris la quille, 8 pieds; cylindre moteur à simple effet de 18 x 20; chaudière marine, à pression réglementaire de 125 livres; consomme 2½ tonnes environ de charbon en 10 heures.

Probablement construit par le gouvernement à Sorel, il y a environ 25 ans.

Dora.—Construction en bois; longueur totale, 60 pieds; largeur au maître-bau, 12 pieds; tirant d'eau, y compris la quille, 6 pieds; cylindre moteur à simple effet de 10 x 12; chaudière marine à pression réglementaire de 120 livres; consomme 2 tonnes environ de charbon en 10 heures.

Probablement acheté de John Lumsden, vers 1903.

Eileen.—Construction en bois; longueur totale, 45 pieds; largeur au maître-bau, 13 pieds 6 pouces; tirant d'eau, y compris la quille, 5 pieds; cylindre moteur à simple effet de 12 x 12; chaudière marine, à pression réglementaire de 130 livres; consomme 1 tonne environ de charbon en 10 heures.

Acheté de la *W. H. Kelley Lumber Company,* Buckingham, 1908.

Fashion.—Construction en bois; longueur totale, 60 pieds 8 pouces; largeur au maître-bau, 16 pieds 6 pouces; tirant d'eau, y compris la quille 7 pieds 6 pouces; machine compound ou à cylindre de dimensions inégales, $\frac{14\text{-}24}{13}$; chaudière du type Fitzgibbon, à pression réglementaire de 125 livres; consomme 2½ tonnes environ de charbon en 10 heures.

Acheté de la *Dominion Dredging Company,* Ottawa, 1910.

Hercules.—Construit en acier; longueur totale, 105 pieds; largeur au maître-bau, 23 pieds; tirant d'eau, y compris la quille, 10 pieds 6 pouces; machine à triple expansion $\frac{13\frac{1}{2}\text{-}22\text{-}36}{21}$; chaudière marine écossaise, à pression réglementaire de 175 livres; consomme 3½ tonnes environ de charbon en 10 heures.

Acheté de la *Polson Iron Works,* Toronto, 1906.

Lion.—Construit en bois; longueur totale, 30 pieds; largeur au maître-bau, 8 pieds; tirant d'eau, y compris la quille, 3 pieds 6 pouces; machine compound ou à cylindre de dimensions inégales, $\frac{5-9}{6}$; chaudière verticale à pression réglementaire de 150 livres; consomme ½ tonne environ de charbon en 10 heures.

Transféré des travaux sous la direction du chef des services de Québec, à ce ministère vers 1906.

Maggie K.—Construit en bois; longueur totale, 45 pieds; largeur au maître-bau, 13 pieds 6 pouces; tirant d'eau, y compris la quille 5 pieds; cylindre moteur à simple effet de 12 x 12; chaudière marine à pression réglementaire de 130 livres; consomme 1 tonne environ de charbon en 10 heures.

Acheté de la *W. H. Kelley Lumber Company,* Buckingham, 1913.

Marie-Louise.—Construit en bois; longueur totale, 55 pieds; largeur au maître-bau, 15 pieds; tirant d'eau, y compris la quille, 4½ pieds; cylindre moteur à simple effet de 8 x 9; chaudière marine à pression réglementaire de 80 livres; consomme 2 cordes de bois environ en 10 heures.

Construit par le gouvernement en 1899.

Mina G.—Construit en bois; longueur totale, 45 pieds; largeur au maître-bau, 13 pieds 6 pouces; tirant d'eau, y compris la quille, 5 pieds; cylindre moteur à simple effet de 12 x 12; chaudière marine, à pression réglementaire de 130 livres; consomme 1 tonne environ de charbon en 10 heures.

Acheté de la *W. H. Kelley Lumber Company,* Buckingham, 1910.

Monitor.—Construit en acier; longueur totale, 78 pieds; largeur au maître-bau, 18 pieds; tirant d'eau, y compris la quille, 8 pieds 9 pouces; 3 cylindres moteurs, $\frac{12-12-12}{20}$, à basse pression; chaudière marine écossaise, à pression réglementaire de 140 livres; consomme 3 tonnes environ de charbon en 10 heures.

Acheté de la Société J. et R. Weir, Montréal, 1899.

Ottawa.—Construit en bois; longueur totale, 59 pieds; largeur au maître-bau, 14 pieds; tirant d'eau, y compris la quille, 6 pieds 5 pouces; machine compound ou à cylindres de dimensions inégales $\frac{11-20}{18}$; chaudière tubulaire écossaise, à pression réglementaire de 130 livres; consomme 1 tonne environ de charbon en 10 heures.

Reconstruite en bois de chêne au chantier de construction navale d'Ottawa, en 1909.

Peel.—Construit en acier; longueur totale, 97 pieds 6 pouces; largeur au maître-bau, 22 pieds; tirant d'eau d'eau, y compris la quille, 9 pieds 6 pouces; machine à triple expansion $\frac{12-19-30}{20}$; chaudière marine écossaise, à pression réglementaire de 180 livres; consomme 2 tonnes environ de charbon en 10 heures.

Acheté de la Cie Ponbriand, Sorel, Qué., 1909.

Sir John.—Construit en acier; longueur totale, 81 pieds 6 pouces; largeur au maître-bau, 17 pieds 3 pouces; tirant d'eau, y compris la quille, 7 pieds 6 pouces; cylindre moteur à simple effet de 16 x 20; chaudière du type Fitzgibbon, à pression réglementaire de 130 livres; consomme 3 tonnes environ de charbon en 10 heures.

Probablement construit par le gouvernement à Sorel, il y a environ 25 ans.

Speedy.—Construit en acier; longueur totale, 125 pieds; largeur au maître-bau, 20 pieds; tirant d'eau, y compris la quille, 11 pieds; machine à triple expansion $\frac{10-16-26}{18}$; chaudière marine écossaise à pression réglementaire de 200 livres; consomme 4½ tonnes environ de lignite en 10 heures.

Acheté de la Société Gardner et Cox, New-York, en 1905.

Storm King.—Construit en bois; longueur totale, 92 pieds; largeur au maître-bau, 19 pieds 6 pouces; tirant d'eau, y compris la quille, 12 pieds; machine compound ou à cylindres de dimensions inégales, $\frac{16-32}{24}$; chaudière marine, à pression réglementaire de 110 livres; consomme 2 tonnes environ de charbon en 10 heures.

Acheté de M. Conley en 1903.

Saint-Paul.—Construit en bois; longueur totale, 72 pieds; largeur au maître-bau, 16 pieds; tirant d'eau, y compris la quille, 8 pieds; machine compound ou à cylindres de dimensions inégales, $\frac{12-24}{20}$; chaudière marine, à pression réglementaire de 125 livres; consomme 3¼ tonnes environ de charbon en 10 heures.

Probablement construit par le gouvernement à Sorel, il y a environ 25 ans.

Archie Stewart.—Construit en bois; longueur totale, 81 pieds 5 pouces; largeur au maître-bau, 18 pieds 8 pouces; tirant d'eau, 6 pieds 6 pouces; machine à simple effet sans condensation de 20 x 18; chaudière écossaise, à pression réglementaire de 125 livres.

Acheté de l'*Ottawa Transportation Company,* le 25 juillet 1912.

Trudeau.—Construit en bois; longueur totale, 80 pieds; largeur au maître-bau, 18 pieds 6 pouces; tirant d'eau, y compris la quille, 7 pieds 10 pouces; cylindre moteur à simple effet de 16 x 18; chaudière marine, à pression réglementaire de 120 livres; consomme 2 tonnes environ de charbon en 10 heures.

Probablement construit par le gouvernement à Sorel, il y a environ 25 ans.

Witherbee.—Construit en acier; longueur totale, 115 pieds; largeur au maître-bau, 21 pieds; tirant d'eau, y compris la quille, 10 pieds; machine compound ou à cylindres de dimensions inégales, $\frac{18-35}{24}$; chaudière tubulaire, à pression réglementaire de 90 livres; consomme 2 tonnes environ de charbon en 10 heures.

Acheté de l'honorable J. C. Kaine, Québec, 1910.

MANITOBA.

Dragues.

Carberry.—Construction en bois; longueur totale, 69 pieds 8 pouces; largeur au maître-bau, 16 pieds 5 pouces; tirant d'eau, y compris la quille, 5 pieds; 2 cylindres moteurs à simple effet de 10 x 10 chacun; chaudière marine, à pression réglementaire de 100 livres; consomme 2 cordes de bois environ en 10 heures.

Acheté de la *Lake Manitoba Quarry and Transportation Company,* en 1905.

Friday.—Construit en bois; longueur totale, 60 pieds; largeur au maître-bau, 15 pieds; tirant d'eau, y compris la quille, 6 pieds; machine à haute pression de 12 x 12; chaudière écossaise, à pression réglementaire de 150 livres; consomme 1 tonne environ de charbon en 10 heures.

Construit par le gouvernement en 1911.

Lisgar.—Construit en bois; longueur totale, 44 pieds; largeur au maître-bau, 13 pieds 7 pouces; tirant d'eau, y compris la quille, 5 pieds; cylindre moteur à simple effet, de 9 x 9; chaudière marine, à pression réglementaire de 150 livres; consomme ¾ tonne environ de charbon en 10 heures.

Construit par le gouvernement à Selkirk, Man., en 1910.

Sir Hector.—Construit en bois; longueur totale, 72 pieds; largeur au maître-bau, 16 pieds; tirant d'eau, y compris la quille, 9 pieds; cylindre moteur à simple effet de 16 x 20; chaudière marine, à pression réglementaire de 150 livres; consomme 2½ tonnes environ de charbon en 10 heures.

Acheté de R. T. Morrel, Collingwood, Ont., 1908.

Victoria.—Construit en bois; longueur totale, 68 pieds; largeur au maître-bau, 14 pieds 6 pouces; tirant d'eau, y compris la quille, 7 pieds; machine compound ou à cylindres de dimensions inégales, $\frac{8\text{–}16}{12}$; chaudière du type Fitzgibbon, à pression réglementaire de 155 livres; consomme 1 tonne environ de charbon en 10 heures.

Construit par le gouvernement à Selkirk, Man., en 1905.

ALBERTA ET SASKATCHEWAN.

Ruby.—Construit en bois; longueur totale, 45 pieds; largeur au maître-bau, 12 pieds; tirant d'eau, y compris la quille, 3 pieds 6 pouces; cylindre moteur à simple effet, de 6 x 7; chaudière Fitzgibbon , à pression réglementaire de 140 livres; consomme ¾ tonne environ de charbon de terre en 10 heures.

Acheté de la *Polson Iron Works,* Toronto, Ont., 1908.

COLOMBIE-ANGLAISE.

Petrel.—Construit en acier; longueur totale, 93 pieds 6 pouces; largeur au maître-bau, 17 pieds; tirant d'eau, 12 pieds, machine compound ou à cylindres de dimensions inégales, $\frac{11\text{-}24}{16}$; chaudière marine écossaise, à pression réglementaire de 160 livres; consomme 2 tonnes environ de charbon en 10 heures.

Acheté de la *Victoria Machinery Depot Co.,* Victoria, 1906.

Point-Ellice.—Construit en acier; longueur totale, 91 pieds 6 pouces; largeur hors membres, 20 pieds; creux mesuré du dessus de la carlingue au-dessous du maître-bau, 12 pieds 9 pouces; machines compound, dans le sens horizontal, $\frac{16\text{-}24}{24}$; propulseur de 8 pieds 3 pouces de diamètre; chaudière marine écossaise, de 12 pieds 2 pouces de diamètre et de 11 pieds de longueur; pression de régime, 150 livres.

Construit à Vancouver-Nord, C.-A., 1912.

Point-Grey.—Construit en acier; longueur totale, 100 pieds; largeur hors membres, 22 pieds; creux mesuré du dessus de la carlingue au-dessous du maître-bau, 15 pieds 2½ pouces; machines compound, dans le sens horizontal, $\frac{17\text{-}40}{27}$; propulseur de 10 pieds de diamètre; chaudière marine écossaise, de 14 pieds 2 pouces de diamètre et de 12 pieds 1½ pouce de longueur; pression de régime, 150 livres.

Construit à Vancouver, C.-A., 1912.

BASSINS DE RADOUB.

Le gouvernement fédéral possède et met en service trois bassins de radoub, à savoir: le bassin de radoub *Lorne,* à Lévis, dans la province de Québec; celui de Kingston, dans la province d'Ontario, et un autre à Esquimalt, près de la ville de *Victoria,* dans la Colombie-Anglaise.

LÉVIS.

Les seuls travaux supplémentaires qui ont été exécutés en ce lieu pendant l'exercice, ont consisté dans le rallongement des poteaux de la lumière électrique, l'été dernier, de temps à autre, par notre propre équipe. On a dépensé la somme de $50 pour l'achat des matériaux nécessaires.

Tous les autres travaux ont consisté, comme à l'ordinaire, dans l'entretien et les réparations des divers ouvrages et dans la manœuvre des bâtiments entrant au bassin et le quittant.

Revenu pour douze mois, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913	$29,572 31
Frais pour douze mois, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913	17,260 26
Excédent pour douze mois	$12,312 05

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT.

Pendant l'exercice révolu le 31 mars 1913, 18 bâtiments sont entrés dans le bassin de radoub pour le nettoyage, le peinturage et les réparations. Le bassin a été occupé pendant 83 jours, les revenus ont été de $8,957.36.

Outre les travaux à la manœuvre des vaisseaux, l'équipe du bassin de radoub s'est employé au peinturage des bâtiments, à l'examen et au renouvellement de la machinerie, à la construction des échafauds et au peinturage dans la chambre du caisson; en un mot, à tous les travaux nécessaires pour mettre le bassin de radoub en état de répondre à toutes les exigences.

Les battants du caisson sont usés et rongés à l'encoignure, et s'il devient nécessaire d'employer le caisson dans le mouillage extérieur, pour faire rentrer les vaisseaux dans le bassin de radoub, il faudra exécuter bientôt des réparations considérables à la partie extérieure de l'encoignure des battants du caisson, de façon à éviter l'épuisement constant du bassin pour le tenir à sec.

La dépense totale pour l'exercice s'est élevée à $15,198.45.

BASSIN DE RADOUB DE KINGSTON.

Le revenu a été de $10,000.

Le 1er mai 1910, la *Kingston Shipbuilding Company* a pris ce bassin de radoub à bail, au prix de $10,000 par année, payable à la fin de chaque année.

ECLUSES ET BARRAGES.

Rivière du Lièvre.

En 1892, le ministère a construit une écluse et un barrage à Poupore, sur la rivière du Lièvre, à 12 milles en amont de Buckingham, dans le comté de Labelle, pour améliorer la navigation jusqu'aux Hautes-Chutes.

Sur l'allocation de $7,000 accordée pour la construction d'un mur de quai au pied des écluses, on a autorisé la dépense de $3,500 pour l'exécution d'améliorations urgentes à l'entrée d'amont des écluses. On a fait à nouveau l'examen des lieux au pied de l'écluse proprement dite et l'on a préparé le plan d'exécution d'un mur de quai. On a

construit deux massifs dont l'un de 10 pieds carrés au sommet, de 20 pieds carrés à la base et de 30 pieds de hauteur; et dont l'autre, de 10 pieds carrés au sommet, de 32 pieds carrés à la base et de 20 pieds de hauteur. On a démoli une partie de forme triangulaire et de 94 pieds de longueur sur 20 pieds de largeur, du mur de quai d'amont, jusqu'au niveau de l'étiage et reconstruit sa face, de façon à faciliter le passage des crues, et en outre, on a réparé le revêtement du barrage. Ces travaux ont été exécutés du 10 février au 31 mars. Des circonstances incontrôlables ont empêché l'achèvement de toutes les améliorations en projet.

La dépense au 31 mars s'est élevée à $2,892.30.

Ecluse.

Outre l'entretien des écluses à Poupore pour le trafic, la mise en place des estacades flottantes, la réparation provisoire des vannes neuves et leurs accessoires, etc., on a exécuté diverses réparations à la maison de l'éclusier, lesquelles ont consisté dans le renouvellement de la toiture et dans la démolition du vieux portique vitré par une vérandah moins dispendieuse; dans quelque peinturage, etc.

Les frais de l'entretien de ces ouvrages pendant l'exercice se décomposent comme suit: salaires, $1,371.68; matériaux pour réparations, $286.24; l'usage du téléphone, $15; approvisionnements et vannes, $421.84. Total, $2,094.75.

RIVIÈRE MONTRÉAL.

Barrage de Latchford.

La ville de Latchford, district de Nipissing, est située sur la rivière Montréal et le chemin de fer T. & O.-N.

A sa session dernière, le Parlement vota $35,000 pour continuer l'exécution d'un barrage à Latchford et pour l'achat du terrain destiné à être submergé; ces travaux devant être exécutés pour améliorer la navigation de la rivière Montréal jusqu'au lac Elk. Un arrêté du Conseil en date du 19 juillet 1913, autorisa la dépense d'une somme supplémentaire de $15,000 pour poursuivre les opérations pendant l'hiver. On avait passé un marché avec MM. Sinclair et Campbell, les chargeant de la construction d'un ouvrage en béton à prix unitaires; mais des circonstances incontrôlables en retardèrent l'exécution commencée en avril 1910.

Au printemps de 1911, l'encombrement de grumes, etc., endommagèrent les batardeaux après l'interruption du bétonnage. Un arrêté du Conseil du 19 juillet 1911 ayant autorisé le transfert du contrat à MM. Lowry et Goring, ces derniers reprirent les travaux en août et entreprirent la construction du maître-batardeau. Après avoir essayé en vain à plusieurs reprises de pratiquer l'épuisement du batardeau, on dut interrompre les travaux à nouveau le 29 novembre. Ce second batardeau fut détruit par les crues subites du printemps de 1912, et le 27 juillet, le ministère assuma le contrôle des travaux.

On entreprit l'exécution de l'ouvrage en août, et de bonne heure en septembre, on avait mis l'outillage en bon état. Le procédé de construction employé, consista dans la centralisation des opérations sur le côté nord-ouest de la rivière, et dans l'épuisement de trois batardeaux disposés en continuité, pour le bétonnage, après avoir enlevé les blocs erratiques énormes, les débris du vieux batardeau, etc., compris dans les travaux d'excavation nécessaires pour l'ouvrage principal en béton et l'établissement des fondements des pertuis, etc. Le godet du type à trois pointes "enveloppe d'orange", commandé par une grue roulante sur les massifs, donna un résultat satisfaisant. La première section du batardeau fut construite en octobre, et vers le milieu de novembre, on l'avait étanché et épuisé. On pratiqua ensuite l'excavation à sec à l'intérieur du batardeau, lequel retenait sans presque pas de pénétration une charge d'eau de 11 pieds. Commencés le 14 décembre, le bétonnage des piliers et des fondements de deux

pertuis furent achevés le 10 janvier. On employa encore ici avec succès la grue roulante pour la mise en œuvre des matériaux.

Après avoir enlevé les moules des piliers et approfondi le lit de la rivière en amont et en aval, au moyen d'explosifs, pour livrer un meilleur passage aux eaux, on commença l'exécution du second batardeau à la fin de janvier pour l'achever le 28 février. On revêtit ce barrage le 5 février et l'on en fit l'épuisement le 8 mars. Le 24 mars, il avait été étanché et remblayé, et le 29 du même mois, les travaux d'excavation à l'intérieur atteignaient le franc-banc de roc. On commença le 31 mars le bétonnage pour l'établissement de deux autres pertuis.

On construisit un ouvrage par encaissement, du côté d'aval, pour constituer avec les débris provenant des fondations un barrage en épi qui servira au flottage. En outre, on construisit un ouvrage par encaissement en amont du barrage, sur le côté nord-ouest, et vers la fin de l'exercice, on avait construit une estacade flottante d'une longueur de 200 pieds à deux rangées de 3 madriers superposés, et un autre d'une longueur de 156 pieds établie avec 3 madriers superposés, pour le flottage. A cette date, on avait en main, outre un outillage au complet, une quantité considérable de matériaux destinés à l'achèvement des travaux.

Afin de permettre l'écoulement plus facile des eaux à l'époque des crues, on construisit les piliers et les culées du barrage à 20 pieds de hauteur au-dessus des fondements des pertuis; on prolonge actuellement du côté d'aval trois des piliers qui constitueront la passe du bois flotté; on a en main les matériaux pour la construction de plusieurs caissons, et toutes les estacades requises pour le passage des grumes par le barrage.

Dépense pour l'exécution des travaux et l'indemnisation des propriétaires du terrain submergé, au 31 mars, $50,003.83.

ÉCLUSE ET BARRAGE DE YAMASKA.

L'écluse et le barrage sous cette rubrique, construits en forfait vers 1882, se trouvent à environ deux milles en aval du village de Saint-Michel de Yamaska, là où le chemin de fer Québec, Montréal et Sud, franchit la rivière Yamaska et où le gouvernement construisit un quai en 1909.

La rivière Yamaska naît dans le comté de Brome, et après un cours de plus de 90 milles, se jette dans le fleuve Saint-Laurent à la tête du lac Saint-Pierre. L'écluse et le barrage sont établis à 4½ milles environ au-dessus de l'embouchure de la rivière. L'établissement de ces ouvrages et les dragages exécutés à travers les hauts-fonds en aval et en amont, ont offert à la navigation un tirant d'eau de 4 pieds au maximum, jusqu'à Belle-Pointe ou rapide de la Grosse-Roche, une distance de 20 milles à partir de l'embouchure de la rivière.

Le barrage consiste dans un ouvrage par encaissement chargé de pierres et à revêtement en madriers sur sa face d'amont, de 502 pieds de longueur, avec culées par encaissement à parements jointifs et chargé de pierres. Le revêtement et la plate-forme du barrage étant en partie pourris et ayant été en outre endommagés par les glaces, il ne pouvait plus retenir les eaux suffisamment.

A la session dernière, le Parlement vota la somme de $4,000 pour la réparation et le renouvellement en partie du barrage et de l'écluse, et la somme de $3,900 pour tenir ces ouvrages en bon état.

Les travaux de réparations et de renouvellement furent commencés le 6 août et poursuivis jusqu'au 31 octobre 1912, et consistèrent dans la reconstruction du brise-lames établi à l'extrémité supérieure de l'aile ou mur de quai sud, le revêtement et l'exhaussement d'un étage du mur de quai sud, la reconstruction du mur de quai nord et son revêtement, et le renouvellement de sa plate-forme par des madriers de 3 pouces en bois de pin, le revêtement de l'aile ouest, le lestage à nouveau d'une partie du barbois d'orme, le renouvellement de la culée ouest par des madriers de 3 pouces en bois de pin, et la construction d'une aile par encaissement chargé de pierres sur le côté d'aval de la culée ouest pour empêcher l'érosion de la berge en ce lieu.

Dans l'exécution de ces travaux, on a employé quelque 32,197 pieds m.p. de bois de pin, 3,726 pieds m.p. de bois d'orme, 1,598 pieds m.p. de bois de pruche, 5,370 livres de fer et 102 sacs de ciment.

La dépense pendant l'exercice 1912-13, s'est élevée à $3,098.80.

ÉCLUSE DE SAINT-ANDRÉ.

L'adjudication l'an dernier des ouvrages d'accès au pont en acier de service à l'écluse et au barrage de Saint-André, dénotait l'achèvement du pont-route en ce lieu. Le 8 mars 1912, on passa un marché avec la *Brown Construction Company, Limited,* Winnipeg, Man., chargeant cette société de l'exécution de ces travaux à temps préfix de moins de quinze mois, à savoir: le 8 juin 1913.

Le beau temps a permis d'achever à la fin d'août l'exécution des travaux commencés à la fin de juin sur le côté est; mais le mauvais temps et le manque d'activité sur le chantier, ont retardé considérablement leur exécution sur le côté ouest, ce qui eut pour résultat l'inachèvement du bétonnage à la venue de l'hiver, le 25 novembre. A ce le thermomètre marquant la température à 22 degrés au-dessus du zéro pendant les heures de travail et plus bas la nuit, il devint nécessaire d'interrompre la composition du béton. On cessa de travailler le 4 décembre.

Les travaux sur le côté est consistèrent dans l'excavation des cavités destinées à recevoir les piédestaux des mains-courantes, à savoir, 18.7 verges cubes de déblais; l'excavation pour les piédestaux de l'ouvage en acier, 390.65 verges cubes; l'excavation pour le mur de soutènement, 207.56 verges cubes; à savoir un volume de 616.91 verges cubes de déblais.

On enfonça 63 pilotis dans les fondations du mur de soutènement, lesquels bout à bout donnèrent 1,386 pieds courants.

Le bétonnage comporta trente-six piédestaux pour les mains-courantes, dont dix-huit établis de chaque côté du chemin et dont les dimensions variaient de trois pieds à quinze.

Volume du bétonnage des piédestaux, supportant les mains-courantes, 48.81 verges cubes; volume de 12 piédestaux supportant l'ouvrage en acier, 121.54 verges cubes; volume du bétonnage du mur de soutènement, 211.01 verges cubes. Total du bétonnage sur le côté est, 391.36 verges cubes.

Les déblais provenant de l'excavation pratiquée pour les piédestaux et le mur de soutènement furent placés en arrière de ce dernier pour constituer le terre-plein.

Les travaux exécutés sur le côté ouest comportèrent: l'excavation pour la pose des piédestaux destinés à supporter les mains-courantes, à savoir: 25.43 verges cubes de déblais; l'excavation pour la pose de quatre piédestaux destinés à supporter l'ouvrage en acier, 131.45 verges cubes; l'excavation pour la construction d'une culée auxiliaire et du mur de soutènement, 3,993.43. Volume total des déblais, 4,150.35 verges cubes.

Le bétonnage sur le côté ouest comporta celui de quatre piédestaux destinés à supporter l'ouvrage en acier, à savoir: 95.22 verges cubes; celui du fondement du mur de soutènement sur une longueur de 90 pieds et celui du talus du tronçon sud extrême de ce dernier, sur une longueur de quatre pieds, 398.12 verges cubes. En outre le bétonnage armé en acier comportait 16,880 livres, ce qui donna en tout un volume de 493.34 verges cubes de béton mis en œuvre sur le côté ouest.

On posa quatre-vingt-dix pieds courants de tuyaux de drainage en poterie contre le côté ouest du fondement du mur de soutènement, et on employa 37.5 verges cubes de pierres pour l'établissement du drain.

La totalité des travaux exécutés sur les deux côtés de la rivière se décompose ainsi qui suit: excavation, 4,767.26 verges cubes; pilotage, 1,386 pieds courants; bétonnage, 874.7 verges cubes; tuyaux de drainage, 90 pieds courants; pierres pour le drain, 37.5 verges cubes. On a livré à pied d'œuvre 343,727 livres d'acier et 75 pour 100 de pièces destinées au pont à bascule.

La dépense totale se décompose comme suit:

Pour l'exécution de 90 pour 100 des travaux	$10,948 45
Pour l'excavation de 50 pour 100 de l'ouvrage en acier et les matériaux livrés à pied d'œuvre	16,689 71
	$27,638 16

Eclairage.

On a achevé l'installation de l'éclairage de l'écluse et du barrage de Saint-André. On a établi neuf réverbères sur le couronnement des bajoyers de l'écluse et des feux de direction pour régler la route que les bateaux à vapeur doivent suivre dans le chenal pratiqué à travers le roc directement au pied de l'écluse. On installa un tableau de distribution dans la station centrale d'électricité et l'on fixa un autre panneau. On fit passer un câble conducteur à enveloppe de plomb par-dessous l'écluse pour alimenter les appareils d'éclairage dans la maison éclusière. On établit la communication avec les câbles du tramway de Winnipeg et l'installation fut satisfaisante.

La dépense s'est élevée à $2,120.29.

Travaux de protection.

L'élévation des eaux à l'altitude 704 par le barrage de Saint-André produisit la submersion d'une partie du chemin qui longe la rive est de la rivière Rouge, à environ un mille au sud de l'écluse et du barrage de Saint-André.

Il fallut exhausser le chemin en ce lieu sur une longueur de 500 pieds et reconstruire un petit pont. On se servit pour ce remblayage des déblais provenant de l'élargissement d'une tranchée à l'extrémité de cette section des travaux; et pour empêcher une nouvelle érosion de la berge par les eaux, on la revêtit de pierres perdues sur une longueur de 1,730 pieds avec la pierre provenant des dragages exécutés au pied de l'écluse de Saint-André. On chargeait un chaland de cette pierre, pour ensuite le remorquer aussi près que possible de la berge et le décharger à bras. On employa quelque 230 verges cubes de terre pour l'exhaussement de la chaussée, et 256 verges cubes de pierres pour le revêtement de la berge.

La dépense s'est élevée à $825.62.

BARRAGE CRAVEN.

On a exécuté les réparations du vieux barrage vers la fin de juillet. Il s'agissait d'aveugler une fuite qui s'était produite près du centre de ce barrage après l'abaissement du niveau de la rivière Qu'Appelle. On a aveuglé la fuite et consolidé le barrage en plaçant quelque 34 cordes de pierres sur sa face d'aval, couvrant un tronçon de 40 pieds de longueur. Pour effectuer l'étanchement complet, on a revêtu la face d'amont du barrage d'une couche d'argile de deux pieds d'épaisseur au sommet et ménagé à 1 pour 1, à partir du sommet jusqu'à la base.

Les travaux ont été exécutés en régie. La dépense s'est élevée à $496.05. En outre, on a effectué des réparations de moindre importance pendant le mois de mars, et, entre autres, aveuglé une voie d'eau qui était en train de se produire près de l'échelle aux poissons. Le barrage peut maintenant résister à l'action de toutes les crues de la rivière Qu'Appelle.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Le gouvernement du Canada possède et exploite des glissoires et des estacades flottantes, lesquelles ont été construites afin de faciliter le flottage du bois carré, des grumes, du bois plané et de dimensions spéciales, etc., sur la rivière Ottawa et ses affluents, sur les rivières Saint-Maurice et Saguenay, et aux chutes Fénélon et Burleigh de la rivière Trent.

Dans les rapports ci-joints, les ingénieurs, directeurs des constructions fluviales, MM. J. C. Scott, F. X. T. Berlinguet et P. E. Amiot fournissent des détails concernant les constructions, les améliorations et réparations qui ont été faites sous leur direction durant l'exercice, aux glissoires, estacades, appontements, barrages, cours d'eau, bâtiments, etc., appartenant au gouvernement. Ces rapports fournissent de plus un état des dépenses encourues, et les quantités des différentes sortes de bois qui ont été conduits par les ouvrages relevant de chaque service, et d'autres informations d'intérêt général, utiles aux personnes s'occupant particulièrement de l'industrie forestière ainsi qu'au public.

RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE LA RIVIÈRE.

(Par J. C. Scott, ingénieur surintendant intérimaire.)

Ottawa, 19 mai 1913.

A l'ingénieur en chef,
Ministère des Travaux publics,
Ottawa.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-inclus le rapport suivant sur les travaux exécutés sous ma surveillance durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1913.

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA—RÉPARATIONS ORDINAIRES—STATIONS DE LA RIVIÈRE.

Chaudière Nord.—A cet endroit, la glissoire supérieure a été reconstruite pour la plus grande partie. On a posé de nouvelles lambourdes pour faire la fondation; et dans le but d'obtenir de meilleurs résultats, la glissoire a été considérablement rétrécie, de manière à donner une largeur de 6½ pieds à la sortie et une largeur de 12 pieds à l'entrée. Les côtés sont construits en deux rangs de madriers de pruche de 3 pouces, supportés sur des poteaux verticaux espacés d'environ 5 pieds; le fond est construit en bois solide. Une poutre d'arrêt blindée en fer a été placée au fronteau, on a examiné les estacades de direction à l'entrée de la glissoire et on a renouvelé une partie d'un poteau supportant le fronteau au côté inférieur des points d'insertion des poutres d'arrêt.

Dans la glissoire inférieure, on a remplacé les vieilles pièces de bois dans les côtés et le fond, et le tablier a été aussi renouvelé à la sortie de la glissoire. Une certaine quantité de bois approprié à ces ouvrages a été achetée et empilée à proximité des glissoires pour servir aux réparations futures et aussi pour être employée durant le cours de l'année actuelle.

Chaudière Sud.—On a réparé le lambrissage sur le côté du fronteau d'entrée, les attaches des estacades ont été ajustées et les embarcations ont été réparées. Près du pied de la glissoire, on a remplacé les madriers du fond brisés par la force de l'eau. Les magasins, les hangars et les ateliers ont été maintenus en bon état.

TRIBUTAIRES DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

Rivière Gatineau.—Les réparations que l'on a faites aux estacades du gouvernement, sur cette rivière, comprennent le renouvellement d'un certain nombre de piliers et de pièces de couronnement servant à relier les différentes sections des estacades, ainsi que la réparation des chalands et des embarcations et l'entretien en bon état de la maison, des magasins et des autres bâtisses à cette station.

Rivière Madawaska.—A l'embouchure de cette rivière, un des piliers principaux supportant l'estacade a été démoli et reconstruit depuis le niveau de l'eau. Le pilier

a 17 pieds par 19 pieds et s'élève jusqu'à 7 pieds au-dessus de l'eau. Le devant du pilier est en pente et lambrissé en madriers d'épinette rouge de 3 pouces. Des défenses ont aussi été placées sur les angles du pilier, pour les protéger contre les glaces en dérive.

A la tête de l'estacade d'Arnprior, deux piliers ont été reconstruits à partir du niveau de l'eau, l'un de 24 pieds par 36 pieds et de 7 pieds de hauteur, et l'autre de 10 pieds carrés par 5 pieds de hauteur. Ces deux piliers servent à retenir les estacades de direction conduisant à la glissoire, le plus petit étant en support de l'estacade de résistance. On a aussi réparé les chaînes des estacades de direction, là où elles étaient défectueuses, et plusieurs des pièces transversales sur le dessus des estacades ont été renouvelées.

Aux rapides "Chain" on a apporté une quantité de madriers pour réparer les estacades de cet endroit.

Rivière Coulonge.—Au village Coulonge, l'estacade qui retient le bois a été allongée et on y a ajouté une section composée de deux pièces de bois, de 24 pieds de longueur chacune, solidement boulonnées ensemble. A High-Falls, deux pièces de bois ont été placées dans l'estacade de direction à la tête de la glissoire, et les madriers formant le dessus de cette estacade ont été renouvelés sur une distance de 27 pieds. On a aussi posé deux liernes, deux piquets et deux pièces de couronnement. On a aussi remplacé les pièces de bois pourri dans les caissons formant la fondation de la glissoire et la superstructure a été exhaussée au niveau requis. Plusieurs chevalets ont été posés pour supporter la glissoire, et afin d'assurer une plus grande solidité on a ancré dans le roc solide une chaîne pourvue d'un boulon. On a aussi renouvelé plusieurs poteaux, lambourdes transversales et liernes; et plus de dix mille pieds m.p. de madriers en bois dur ont été placés dans les côtés de la glissoire.

Rivière Noire.—Dans la partie en pente, près de la sortie de la glissoire de High-Falls, on a reconstruit une partie des côtés. Ces côtés sont formés de pièces de bois supportées par des poteaux renforcés par des liernes placées à des intervalles réguliers. Les barres de fer, dans le fond de la glissoire, ont été enlevées là où elles portaient inégalement, on a ajouté des pièces de bois pour régulariser les surfaces et le fer a ensuite été convenablement replacé. Des poteaux, des pièces de lambrissage et des liernes qui étaient défectueux ont été réparés; à plusieurs endroits, où la glissoire s'était affaissée, les pièces de bois ont été solidées au moyen de blocs, de manière à empêcher tout autre tassement. Six liernes ont été placées sur le fronteau de la glissoire pour consolider cette structure. A l'estacade qui sert à retenir les billots, à une petite distance au-dessus de la glissoire, on a renouvelé les pièces de bois posées sous l'eau. Les chaînes de l'estacade ont aussi été mises en bon état, et deux pièces de bois ont été fournies pour remplir des brèches dans les piliers de direction. Les estacades de direction, à l'entrée de la glissoire, ont été réparées et entretenues de la même manière que les estacades servant à retenir le bois. Pour tenir l'estacade de direction du côté ouest dans la position requise, il a été construit un pilier de huit pieds carrés par cinq pieds de hauteur.

Rivière Petewawa.—A l'estacade qui retient le bois à l'embouchure de cette rivière, un pilier de 16 pieds carrés a été exhaussé de trois pieds et rempli d'un lest de pierre. Pour protéger les coins de ce pilier, on a posé neuf défenses de 11 pieds de longueur.

A la station de la Troisième Chute, on a exhaussé de 2½ pieds et rempli de pierre deux piliers supportant l'estacade de direction. Un de ces piliers a 13 pieds carrés et l'autre 14 pieds carrés. Un poteau d'amarrage a été placé sur le premier et on a posé deux défenses sur le dernier.

Au lac Traverse, le fond de la glissoire a été réparé et les estacades ont été renforcées.

Au lac des Cèdres, cinq poutres d'arrêt ont été construites pour la glissoire et la vanne. La plate-forme, de 60 pieds de longueur et de 15 pieds de largeur, placée au-dessus de la glissoire et de la vanne, a été couverte en pin de 7 pouces. On a rempli avec des pierres les trous dans le barrage au sud de la vanne. A l'extrémité supérieure de l'estacade de direction, il a été construit un pilier, de 10 x 12 pieds par 6 pieds de hauteur, dans lequel a été fixé un poteau solide pour y attacher l'estacade. Les estacades de direction ont été examinées et l'on a trouvé qu'il était nécessaire de renouveler plusieurs pièces de bois ainsi que des chaînes. Le fond de la glissoire a aussi été réparé et plusieurs barres de fer, qui étaient détachées, ont été assujetties de nouveau bien solidement.

Au printemps de 1912, l'eau dans la rivière Ottawa et ses tributaires a été d'une bonne hauteur moyenne. Elle a atteint son maximum de hauteur vers la fin de mai; elle diminua quelque peu après cette époque, mais les fortes pluies durant l'été maintinrent le cours de la rivière à une hauteur raisonable pendant toute la saison, ce qui fut très favorable au flottage du bois.

Etat du nombre de pièces de bois carré, de billots, etc., qui ont passé dans les glissoires du gouvernement, sur la rivière Ottawa et ses tributaires, durant l'exercice financier terminé le 31 mars 1913:—

	Pièces.
Pièces de bois carré	Nulle.
Billots	4,360,220
Estacades et bois de dimension	31,050
Cèdres	21,638
Traverses de chemin de fer	79,797
Poteaux de clôture	10,254
	4,503,019

Aussi 45,015 cordes de bois de pulpe.

Le revenu perçu sur ce bois a été de $42,922.78.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN C. SCOTT,

Ingénieur-surintendant intérimaire des travaux de la rivière Ottawa.

ETAT des dépenses faites pour les réparations des ouvrages établis sur la rivière Ottawa, pendant l'exercice clos le 31 mars 1913.

Désignation des localités.	Provinces.	Districts électoraux.	Dépense du 1er avril 1912 au 31 octobre 1912.	Dépense du 1er novembre 1912 au 31 mars 1913.	Dépense du 1er avril 1912 au 31 mars 1913.
			$ c.	$ c.	$ c.
Rivière Ottawa—					
Station Chaudière-nord..	Québec...	District de Wright.....	512 25	722 25	1,234 50
" " sud..	Ontario...	Ville d'Ottawa...	26 13	116 88	143 01
Total.....	.....	.....	538 38	839 13	1,377 51
Affluents de la riv. Ottawa.					
Rivière Gatineau.....	Québec...	District de Wright..	.....	88 95	88 95
Rivière Madawaska.....	Ontario ..	Comté de Renfrew-sud. ..	... .	596 86	596 86
" Coulonge.	Québec ..	Comté de Pontiac	141 25	1,409 63	1,550 88
" Back.....	" ..	" "	1,007 27	291 75	1,299 02
" Petawawa	Ontario...	Comté de Renfrew-nord et Nipissing.....	92 12	1,160 33	1,252 45
Total.....	....	.....	1,240 64	3,547 52	4,788 16
Grand total...	.....	.....	....	....	6.165 67

Le 19 mai 1913.

JOS. KENT,
Comptable.

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE SAINT-MAURICE.

(Par F. X. T. BERLINGUET, ingénieur surintendant.)

TROIS-RIVIÈRES, 19 mai 1913.

M. EUGÈNE D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef,
Ministère des Travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément à votre lettre circulaire, j'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les travaux exécutés dans la rivière Saint-Maurice pendant l'exercice financier terminé le 31 mars 1913.

Les fluctuations du niveau de l'eau dans la rivière Saint-Maurice, à l'époque du flottage des billots et pendant la saison commerciale de 1912, ont été remarquablement favorables; en effet, la crue de l'eau survenant au mois de juin, à la fin d'octobre et aussi dans le mois de novembre, a aidé au flottage des billots jusqu'aux endroits où ils étaient destinés.

La manœuvre des estacades s'est faite entièrement au moyen de remorqueurs à vapeur.

Lorsque l'eau a été rendue à son plus bas niveau, les fondations de 235 piliers ont été examinées ainsi que 64,624 pieds linéaires d'estacades, et le tout fut mis en bon état pour la saison suivante. Les travaux ont été continués durant les premiers mois du printemps dans le but de mettre toute chose prête pour l'ouverture de la saison des affaires de 1913.

Ces travaux peuvent être décrits comme suit:—

Estacades de la Pointe à Trudel.—Sur le 40e mille de la rivière Saint-Maurice, 1,712 pieds linéaires d'estacades et cinq piliers d'amarrage ont été mis en bon état pour la saison du commerce.

Estacades de la Pointe à Madeleine.—Sur le 39e mille, 2,388 pieds linéaires d'estacades et 12 piliers ont été examinés. On a rempli de lest de pierre les piliers qui en avaient besoin, et la charpente de deux piliers neufs a été complétée jusqu'à la hauteur requise. Une certaine quantité de chaînes pour les estacades a été aussi fournie.

Estacades de Saint-Jacques des Piles.—Sur le 38e mille, à partir de la sortie, 2,167 pieds linéaires d'estacades à 5 ou 6 pièces de large, ainsi que 9 piliers d'amarrage ont été réparés. On a fourni un certain nombre de chaînes. Du lest de pierre a été placé dans les piliers où c'était nécessaire, et on a fait les réparations ordinaires aux embarcations, chalands, maison de la station et aux clôtures.

Estacades de Sainte-Flore.—Sur le 34e mille, 1,311 pieds linéaires d'estacades à trois ou quatre pièces de large ont été mis en bon état. On a aussi fourni un certain nombre de chaînes pour les estacades.

Estacades des Petites Piles.—Sur le 34e mille, une estacade a été tendue à travers la rivière, de l'est à l'ouest en haut des Cascades, à l'époque du plus bas niveau de l'eau, afin de contrôler le flottage des billots pour les vannes à Grand'Mère.

Estacades de Grand'Mère.—Sur le 33e mille, il y a 803 pieds linéaires d'estacades pour distribuer les billots; à cet endroit se trouvent les estacades où flottent les billots appartenant à la compagnie des Laurentides. Les largeurs des estacades en opération dans cette partie de la rivière sont comme suit:—

290	pieds linéaires	d'estacades de	8	pièces de large.
3,622	"	"	7	"
1 522	"	"	6	"
990	"	"	5	"
1,407	"	"	4	"
3,673	"	"	3	"
1,299	"	"	2	"

Estacades des Rapides des Hêtres.—Sur le 28e mille, on a réparé 2,600 pieds linéaires d'estacades de deux et trois pièces de large. Le barrage a été abaissé, afin de ne pas inonder le moulin de la compagnie des Laurentides, à Grand'Mère. Trois piliers sont employés dans cette partie de la rivière.

Estacades de la Pointe Marchessault.—Sur les 24e et 25e milles, il y a trois piliers avec des estacades ayant 1,200 pieds de longueur, qui servent à fermer le chenal de l'est formé par les deux îles Paquette et Langevin.

La passe entre les îles est fermée par une estacade, de 1,600 pieds, maintenue en place par 10 piliers. Tous les piliers ont été exhaussés jusqu'à la nouvelle ligne de l'eau par suite de l'érection du barrage à travers les chûtes de Shawinigan, par la *Shawinigan Water & Power Company.*

Estacades de la Pointe à Bernard.—Sur le 2e mille, une partie du fond et les côtés de la glissoire ont été réparés en remplaçant le bois et les madriers brisés par de nouveaux matériaux. Le tablier a été couvert en bois dur, et on a enfoncé à l'affleure-

ment du bois les boulons qui faisaient projection dans le fond et les côtés de la glissoire.

Estacades de la Pointe à Chevalier.—Sur le 20e mille, à la baie Shawinigan, les estacades en usage mesurent 5,400 pieds de longueur et sont retenues par 15 piliers d'amarrage et d'accumulation.

Estacades de l'Ile aux Tourtes.—Sur le 18e mille, le chenal ouest formé par l'île se trouve fermé à son extrémité inférieure par des estacades et deux piliers. Le chenal principal est fermé à l'extrémité supérieure de l'île, par une estacade de direction lorsque c'est nécessaire.

Dans cette partie de la rivière, il y a 11,805 pieds linéaires d'estacades de 1 à 7 pièces de large.

Estacades Des Grès.—Sur les 16e et le 17e milles, une estacade de direction traverse la rivière pour faire le flottage des billots dans le chenal ouest, on emploie 3,600 pieds d'estacades.

Estacade de la Pointe Lambert.—Sur le 4e mille, cette estacade, où l'on renfermait ordinairement 70,000 billots, n'a pas été utilisée depuis plusieurs années.

Estacades Est du Cap aux Corneilles.—Sur le 3e mille, on a examiné et mis en bon état 622 pieds linéaires d'estacades de 8 pièces de large, 445 pieds d'estacades de 7 pièces de large, 1,462 pieds d'estacades de 6 pièces de large. 678 pieds d'estacades de 5 pièces de large, 1,295 pieds d'estacades de 4 pièces de large, 27 pieds d'estacades de 3 pièces de large, 2,130 pieds d'estacades de 2 pièces de large, ainsi que 23 piliers d'amarrage. Il a été fourni des chaînes et l'on a placé des pierres dans les piliers où c'était nécessaire. L'étendue de l'espace, formé par les dites estacades et la rive est, peut contenir 200,000 billots.

Estacades Ouest du Cap aux Corneilles.—Vannes à Trois-Rivières.—Durant l'exercice financier de 1912, il a été employé un total de 9,405 pieds linéaires d'estacades distribuées comme suit: 151 pieds linéaires d'estacades de 8 pièces de large, 1,121 pieds d'estacades de 7 pièces de large, 1,544 pieds d'estacades de 6 pièces de large, 2,093 pieds d'estacades de 5 pièces de large, 4,443e pieds d'estacades de 4 pièces de large et 53 pieds d'estacades d 3 pièces de large.

Estacades de l'Est.—A l'est de l'Ile Christophe, à la sortie du chenal, il y a en usage 283 pieds linéaires d'estacades de 7 pièces de large, 267 pieds d'estacades de 6 pièces de large, 695 pieds d'estacades de 5 pièces de large, 589 pieds d'estacades de 4 pièces de large, 1,731 pieds d'estacades de 3 pièces de large, 385 pieds d'estacades de 2 pièces de large, et aussi 287 pieds d'estacades d'une seule pièces, formant un total de 4,197 pieds linéaires d'estacades, ces estacades sont retenues par 14 piliers.

Estacades de l'Ile Saint-Quentin.—A la sortie du chenal du milieu, formé par les deux îles de Saint-Quentin et de Saint-Christophe, il y a eu en usage durant l'année de 1912, 5,947 pieds linéaires d'estacades décrites comme suit: 813 pieds linéaires d'estacades de 7 pièces de large, 785 pieds d'estacades de 6 pièces de large, 602 pieds d'estacades de 5 pièces de large, 2,025 pieds d'estacades de 4 pièces de large, 882 pieds d'estacades de 3 pièces de large et 840 pieds d'estacades de 3 pièces de large, le tout retenu en position par 24 piliers. La partie est de la rivière, où se trouvent ces estacades, a été draguée jusqu'à une profondeur de 4 pieds au niveau de l'eau basse.

Le rapport du percepteur des droits de glissoires et d'estacades donne la quantité des différentes espèces de bois qui ont passé dans les estacades du gouvernement pendant la saison de 1912, savoir:—

Jusqu'à Trois-Rivières	2,950,422 billots.
Jusqu'aux Chûtes Shawinigan	1,369,991 "
Jusqu'à Grand'Mère	2.981,767 "
Total	7,302,180 pièces.

Le revenu perçu sur le bois ci-dessus mentionné a été de $60,450.91.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

(Signé) F. X. THOS. BERLINGUET,

Ingénieur surintendant des travaux de la rivière St-Maurice.

RIVIÈRE TRENT ET DISTRICT DE NEWCASTLE.

Le 9 avril dernier, on reçut l'autorisation de dépenser la somme de $1,200 pour l'entretien et l'exploitation des glissoires et des estacades flottantes.

Le 6 novembre dernier, on autorisa la dépense en régie de $1,000 sur la somme ci-dessus pour les réparations de la glissoire pour le bois à Fenelon-Falls; mais après l'examen de l'ouvrage, on le trouva dans un tel état de délabrement que les réparations projetées devenaient inutiles.

Nulle dépense.

BURLEIGH-FALLS.

L'élévation extraordinaire des eaux dans le canal de Trent n'a permis que l'exécution des préparatifs pour les travaux en ce lieu.

En août, on acheva une certaine quantité de bois de charpente, à savoir quelque 42 M. pieds m.p. pour le prix de $886.50. On fit l'examen de l'ouvrage en octobre, et l'on trouva que les réparations nécessaires étaient plus considérables qu'on ne s'y attendait, et que la somme disponible pour leur exécution ne suffirait qu'en autant que des circonstances favorables prévaudraient. Les eaux étant très hautes on résolut d'attendre le mois de janvier pour commencer les travaux; mais les hautes eaux se sont maintenues à une grande élévation tout l'hiver, et l'on ne crut pas opportun d'exécuter les réparations.

Pour empêcher la perte du bois de charpente qui se trouvait à l'eau, on le hala sur la berge et on le tria. En outre, on acheta le fer nécessaire et on le fit transporter à pied d'œuvre.

Dépense au 31 mars, $114.65.

PONTS ET CHAUSSEES.

On peut remarquer que dans les anciennes provinces du Dominion du Canada, le gouvernement a pris pour règle d'assumer le contrôle exclusif de la construction et de l'entretien des ponts interprovinciaux importants et des ponts considérables à travers les cours d'eau.

Dans les districts habités des Territoires du Nord-Ouest, le gouvernement du Canada a entrepris de pourvoir à l'érection et à l'entretien des ponts ordinaires de grandes routes sur les grands cours d'eau; ponts qui sont très nécessaires pour fournir une communication ininterrompue à travers les chemins et les grandes routes d'importance nationale, que ni les municipalités, qui doivent le plus en bénéficier, ni les autorités territoriales, qui y sont le plus directement intéressées, ne sauraient ériger et entretenir à leurs seuls dépens.

Ponts à Ottawa, chaussée et abords du pont entre Ottawa et Hull.

Pont de la glissoire des chaudières.—La chaussée de ce pont a été entretenue et nettoyée régulièrement, le pavage en pierre de grès a été réparé, et durant l'hiver on a enlevé la glace autour des supports du pont afin de donner libre cours à l'eau du chenal et empêcher l'entassement de la glace contre la structure métallique.

Pont Union.—Le tablier de ce pont était tellement détérioré qu'il a fallu le renouveler complètement. Le rang du fond du tablier est en chêne et en pin rouge de 3 pouces d'épaisseur et posés alternativement, le dessus est en pruche de 3 pouces. Le trottoir du pont a été aussi remis à neuf. Les solives extérieures de ce trottoir sont en pin rouge de 4 x 12 pouces, et les solives intérieures sont en pin blanc de 4 x 9 pouces. Ces dernières sont appuyées sur le rang inférieure du pavé en madriers, et sont assez espacées pour drainer la chaussée et laisser passer facilement les balayeuses du pont. Le dessus du trottoir est en madriers de pruche, de 3 pouces, posés longitudinalement, les supports transversaux sont aussi en pruche et espacés d'environ un pied. On a renouvelé les parois en béton des égouts à l'extrémité sud du pont, et on a posé deux sections aux grillages en fonte. La chaussée du pont a été nettoyée fréquemment durant l'année.

Chaussée et abords du pont entre Ottawa et Hull.—Le mur de soutènement à l'extrémité sud du pont de la glissoire, à Hull, a été réparé. Des poutres d'acier ont été placées pour supporter la plate-forme en bois et cette dernière a été renouvelée. Un trottoir muni d'une clôture convenable comme garde-corps a été construit sur une distance de 250 pieds, à partir du pont de la glissoire de Hull en gagnant vers le sud. Ce trottoir est en madriers de pin de 3 pouces; il est supporté sur des pièces transversales qui sont appuyées sur le mur de soutènement.

On a aussi renouvelé le trottoir de la chaussée d'accès abordant le pont Union. Ce trottoir a 127 pieds de longueur, le dessus est en madriers de pruche de 3 pouces, fixés sur des solives supportées par des poteaux et un ouvrage en caissons. Le pavage de cette chaussée d'accès a été démoli et renouvelé, on a placé du sable et de la pierre fine en-dessous des blocs pour amener le pavage au niveau requis. En divers endroits de la chaussée le pavage en pierre a été exhaussé pour remplir les cavités produites par les camions. Les chaussés d'accès ont été nettoyées de temps en temps lorsque c'était nécessaire.

Pendant les mois d'hiver, on a enlevé la glace et la neige accumulées sur les trottoirs des ponts et des chaussées, et du sable a été mis sur leur surface chaque fois qu'ils étaient glissants.

Réparations spéciales.

Pont Union et pont de la glissoire, aux Chaudières.—La structure d'acier de ces deux ponts a été bien nettoyée au moyen du procédé du sable poussé par l'air comprimé, et l'on a ensuite donné deux couches de peinture noire Esco; le tout a été exécuté d'une manière parfaite et selon les règles de l'art.

ETAT des dépenses faites pour les réparations aux ponts pendant l'exercice clos le 31 mars 1913.

Désignation des ouvrages.	Provinces.	Districts électoraux.	Dépense du 1er avril au 31 octobre 1912.	Dépense du 1er novembre 1912 au 31 mars 1913.	Dépense du 1er avril 1912 au 31 mars 1913.
Réparations ordinaires.			$ c.	$ c.	$ c.
Ponts à Ottawa, et chaussées d'accès au pont entre Ottawa et Hull—					
Pont sur la glisssoire de la Chaudière.	Ontario...	Ville d'Ottawa..... ..	150 25	205 82	356 07
Pont Union..... ...	Ont.etQué	Ville d'Ottawa et district de Wright	2,451 92	180 13	2,632 05
Chemin d'accès au pont entre Ottawa et Hull..	Ont.etQué	" "	701 25	790 25	1,491 50
Total	....	....	3,303 42	1,176 20	4,479 62
Réparations extraordinaires.					
ont Union et pont sur la glissoire de la Chaudière.	Qué.etOnt	Comté de Wright et ville d'Ottawa	2,400 00	....	2,400
Pont Bryson..... ..	Québec ..	Comté de Pontiac.....	2,624 05	.. ..	2,624 05
Ponts de Portage-du-Fort..	Ont.etQué	Comté de Renfrew-sud et Pontiac	2,053 50	469 00	2,522 50
Total pour tous les ponts	.....	.. . .	.. ..	.....	12,026 17

19 mai 1913.

JOS. KENT,

Comptable.

PONT DE BRYSON.

Ce pont traverse le chenal Calumet de la rivière Ottawa, au village de Bryson, reliant la terre ferme avec l'île du Calumet, dans le comté de Pontiac; sa construction date d'environ vingt-sept ans. La superstructure est en acier et la substructure en bois. Les piliers de bois ont été remplacés par du béton, à l'exception de deux qui sont restés à leur état original. Un de ces piliers est placé au milieu du courant, dans quarante pieds d'eau, au niveau de l'eau basse; sa hauteur au-dessus de l'eau dépasse quarante pieds, de sorte que la hauteur totale du pilier excède quatre-vingts pieds. Ce pilier supporte les bouts des deux travées en poutres d'acier; l'une de ces travées a 210 pieds de longueur, et l'autre a 170 pieds. Une des séries des pièces de bois formant l'assise des coussinets des poutres s'étant fracturée par la détérioration des supports en bois, les poutres ont baissé de dix-huit pouces au-dessous du niveau, mettant par là même le pont dans un état excessivement dangereux pour ceux qui avaient l'occasion de s'en servir. Sur le pilier, rempli de pierres jusqu'à environ dix pieds au-dessus du niveau de l'eau basse, on a érigé une structure temporaire en bois, et renouvelé les pièces de support en bois, et ensuite les travées ont été relevées au moyen de crics. Les garde-corps aux deux extrémités du pont ont aussi été réparées et peinturées. La structure en acier du pont a été nettoyée au moyen du procédé consistant à pousser un jet de sable par l'air comprimé, et on lui a donné deux couches de peinture noire Esco.

RIVIÈRE À LA CARPE.

(Chemin de fer C.-N.-O.).

On a fait l'examen de l'emplacement déterminé pour l'exécution d'un pont sur la rivière à la Carpe, un affluent de la rivière Ottawa, rive sud, au-dessous des chutes "Les Chats". On a trouvé que ce pont ne nuirait aucunement à la rivière en ce lieu.

CHAPEAU.

Chapeau, petit village du comté de Pontiac, est situé sur l'île aux Allumettes, rive nord de la rivière Ottawa. Le pont qui a été construit en ce lieu franchit le chenal Culbute pour relier l'île à la terre ferme.

Dans le mois d'août 1911, on passa un marché avec la *Cleveland Bridge and Engeneering Co.*, chargeant ces entrepreneurs de l'exécution de la superstructure d'un pont à Chapeau à tablier en béton armé. Ce pont ouvert au trafic le 16 novembre 1912 comprend 7 travées de 80 pieds de longueur à tablier en béton armé, placé à la partie intermédiaire des poutres principales, de 18½ pieds de largeur et de 574 pieds de longueur, avec chaussées d'accès de 625 pieds courants. L'inspection de l'atelier et du chantier de construction fut faite par la *Canadian Inspection and Testing Laboratories, Limited.*

Le 25 octobre 1912, on autorisa la dépense de $1,800 pour démolir la mi-partie sud du vieux pont, placer des pierres autour de la base des nouvelles piles, travailler aux nouvelles chaussées d'accès, y compris la pose des mains-courantes en bois, et pour d'autres travaux nécessaires.

Comme la saison était fort avancée, on n'a pu qu'améliorer provisoirement les chaussées d'accès et ne poser qu'une seule main-courante en bois.

L'épuisement de l'allocation a empêché de poursuivre plus tard les travaux, tous les fonds disponibles ayant été versés dans l'entreprise.

Dépense au 31 mars, $24,043.50.

PONT DE LA RIVIÈRE GRAND.

Ce pont-route relie les rives est et ouest de la rivière Grand, au village de York, comté de Haldimand. Il se trouve à 5 milles de Caledonia, la station de chemin de fer la plus rapprochée, et il a été construit par le gouvernement fédéral en 1891.

Le 10 avril, on a reçu l'autorisation de dépenser la somme de $500 pour y faire des réparations urgentes.

Les travaux ont été exécutés entre le 1er juin et le 28 août dernier, et ils ont consisté dans le renouvellement de 12 sous-longerons, de 30 longerons et d'une partie du tablier que supportent les chevalets de l'abord; dans le renouvellement d'un tronçon de 250 pieds courants des mains-courantes le long de la chaussée d'accès en terre; dans le consolidement au moyen de béton de la culée ouest, et la pose de moellons bruts en arrière de la dite culée; dans la reconstruction du perré en pierres perdues à l'endroit de la culée est, et dans d'autres réparations de moindre importance.

Ces travaux ont mis pour le moment le pont en bon état, et dans leur exécution, on a employé 4,932 pieds m. p. de bois, 2 cordes de pierres, 12 verges cubes de gravier, 10½ barils de ciment et 60 livres de fer.

La dépense totale pour l'exercice 1912-13, s'est élevée à $524.35.

HAWKESBURY.

Hawkesbury, comté de Prescott, ville de 4,000 habitants est située sur la rivière Ottawa, à mi-chemin entre Ottawa et Montréal.

A la session dernière, le Parlement vota la somme de $50,000 pour la construction d'un pont interprovincial sur l'Ottawa, entre Hawkesbury et Grenville.

Pendant le présent exercice, on ne fit aucune autre démarche en attendant la décision du ministère relativement à la localisation du pont, soit à travers l'emplacement de la *Hawkesbury Lumber Co.,* soit à son établissement conjointement avec le projet de la nouvelle superstructure du pont du chemin de fer Canadien-Nord. Le 23 novembre on transmit un rapport pour soumettre certaines nouvelles particularités relatives à l'enclave en premier lieu proposée donnant droit de passage, et à la localisation alternative à l'extrémité sud du pont, présentant une amélioration notable du projet favorable à la construction d'un pont par rapport au quai des hautes eaux.

LAC KIOSH-KOQUI—PONT DE CHEVALETS DU CHEMIN DE FER C.-N.-O.

On a fait en mars l'examen d'un emplacement pour un nouveau pont de chevalets sur le lac Kiosh-Koqui, dans le canton de Pentland, district de Nipissing, Ont., à la borne milliaire 186.6 d'Ottawa, sur la ligne du chemin de fer C.-N.-O. La longueur de ce pont de chevalets sera de quelque 2,000 pieds, et il sera établi dans une profondeur d'eau maximum de 40 pieds; il faudra un passage de 50 pieds à pas moins de 150 pieds du rivage, lequel suffira aux besoins du flottage sur le lac.

PONT LATCHFORD (RIVIÈRE MONTRÉAL).

On a préparé les plans et devis pour l'élargissement du pont en béton de manœuvre au barrage de Latchford, qui est en cours d'exécution. Ce rapport a été soumis le 23 avril 1913, et l'élargissement en projet sera exécuté pour offrir des facilités au voiturage public qui franchit la rivière Montréal en ce lieu.

MATAPÉDIA.

Matapédia, comté de Bonaventure, est situé au confluent des rivières Matapédia et Restigouche, à 15 milles à l'ouest de Campbellton. C'est une station importante du chemin de fer Intercolonial, le point de départ du chemin de fer Québec-Oriental, et l'établissement principal du club sportif de pêche au saumon Ristigouche.

Pendant l'exercice 1912-13, on a achevé l'exécution de l'abord du pont interprovincial construit en ce lieu sur la rive québecquoise. Cet ouvrage consiste en un encaissement de billes de bois de cèdre, chargé de déblais et de pierres, qu'on a établi pour permettre de franchir les voies ferrées.

Dépense, $778.49.

RIVIÈRE MISSISSIPI—(FITZROY-HARBOUR).—PONT DU CHEMIN DE FET C.-N.-O.

On a fait l'examen d'un nouveau pont qui franchira la rivière Mississipi, dans le canton de Fitzroy, comté de Carleton, Ont., à la borne milliaire 33.55, à l'ouest d'Ottawa, sur le chemin de fer C.-N.-O. L'emplacement du pont en projet se trouve dans une partie de la rivière où sont échelonnés plusieurs rapides, et le rapport qu'on a soumis le 23 août 1912, mentionne le fait que la construction de ce pont nuira en rien à la régularisation probable du débit de ce cours d'eau.

RIVIÈRE MONTRÉAL—(ELK-LAKE).—PONT DU CHEMIN DE FER T. ET O.-N.

Le pont du chemin de fer Temiskaming et Ontario-Nord, qui franchit la rivière Montréal près de Elk-Lake, Ont., a été construit et ouvert au trafic d'après les plans et devis approuvés par un arrêt du Conseil du 19 août 1912.

RIVIÈRE AUX RATS—(GARE DE MEATH).—PONT DU CHEMIN DE FER DU P.-C.

On a fait l'examen de l'emplacement d'un nouveau pont sur la rivière aux Rats, là où la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien se propose de démolir le pont de chevalets oblique, de 600 pieds de longueur, construit il y a quelque 20 ans, et

qui croise le pont public. Le passage à niveau en ce lieu étant très dangereux, on a l'intention de détourner le tracé de façon à franchir la rivière un peu au-dessous de l'emplacement primitif, à un demi-mille en aval; mais sans changer autrement les circonstances de construction. Le nouveau pont consistera en une travée de 80 pieds en poutres de tôles et à tablier placé à la partie intermédiaire, établi sur des culées en béton. Les plans et devis du nouveau pont ont été approuvés par un arrêté du Conseil du 15 juin 1912. Aucun rapport sur l'exécution de cet ouvrage n'a encore été soumis.

RIVIÈRE OTTAWA—(CHUTE-DES-CHATS).—PONT DU CHEMIN DE FER C.-N.-O.

On a achevé le 31 mars la culée ouest, trois piles et une partie de trois des huit piles restantes du pont en cours d'exécution par le chemin de fer du Canadien-Nord d'Ontario sur la rivière Ottawa, à la Chute des Chats, P. Q., selon le plan d'exécution approuvé par un arrêté du Conseil, en date du 30 septembre 1912.

RIVIÈRE OTTAWA—(MATTAWA).—PONT DU CHEMIN DE FER DU P.-C.

On a reconstruit le pont du chemin de fer du Pacifique-Canadien, qui franchit la rivière Ottawa à Mattawa, Ont., d'après les plans et devis approuvés par un arrêté du Conseil du 11 janvier 1911. Ce pont a été presque achevé pendant l'exercice clos le 31 mars.

RIVIÈRE OTTAWA—(PORTAGE-DU-FORT).—PONT DU CHEMIN DE FER C.-N.-O.

Vers la fin de l'exercice clos le 31 mars, on avait achevé la seconde culée et six piles, et exécutés en partie le bétonnage d'une autre pile et l'excavation de trois piles du pont en cours d'exécution par la Compagnie du Canadien-Nord d'Ontario, sur la rivière Ottawa, Ont., à Portage-du-Fort, selon les plans approuvés par un arrêté du Conseil du 29 juillet 1912.

PONT DU PORTAGE-DU-FORT.

Ce pont traverse la rivière Ottawa au village du Portage-du-Fort, Qué., reliant cet endroit avec la province d'Ontario. La travée du pont sur le chenal principal a 295 pieds de longueur, la plus petite travée est celle qui se trouve au village, elle a 203 pieds de longueur. Ces deux travées ont été nettoyées par le procédé du sable poussé par l'air comprimé, et ensuite peinturées avec deux couches de peinture noire Esco. Dans le but de donner plus d'avantage au trafic par les voitures sur les abords de ces ponts, la chaussée a été réparée et l'on a réduit les pentes dans les pires endroits. A l'extrémité du pont qui traverse le chenal principal, du côté d'Ontario, on a fait du terrassement par du remplissage sur une distance de 120 pieds par 20 pieds de largeur au sommet, avec un maximum de profondeur de 5½ pieds. La fondation du terrassement est en grosses pierres et le sommet est recouvert de gravier. Au sommet de la pente de la chaussée, on a miné le roc solide sur une étendue de 10 pieds par 12 pieds afin d'aplanir cette partie du chemin qui était un obstacle sérieux aux voitures chargées allant au Portage-du-Fort et revenant de cet endroit. Sur les deux côtés du terrassement des clôtures ont été construites, chacune ayant une longueur de 144 pieds. On a amélioré plusieurs autres endroits de la chaussée soit par du remplissage ou du nivellement. Le long de la chaussée entre les deux ponts, sur l'île même, la clôture servant de garde-corps a été renouvelée sur une longueur de 216 pieds, et le chemin a été réparé au moyen de pierre et de gravier. Dans la culée du côté d'Ontario, trois pierres de couronnement du mur en aile s'étaient déplacées, on les a remis en place et bien cimentées, un support en béton a été en même temps construit afin de prévenir tout autre déplacement du même genre.

RIVIÈRE RIDEAU—(HOGS-BACK).—PONT DU CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

On a reconstruit le pont du chemin de fer du Pacifique-Canadien qui franchit la rivière Rideau, à Hogs-Back, Ont., d'après les plans et devis approuvés par un arrêté

du Conseil du 28 septembre 1912. Ce pont a été presque entièrement achevé pendant l'exercice clos le 31 mars.

RIVIÈRE ESTURGEON—(PASSAGE DU MILIEU).—PONT DU CHEMIN DE FER DU C.-N.-O.

Le pont en cours d'exécution par la Compagnie du chemin de fer Canadian-Nord d'Ontario, sur la rivière Esturgeon (passage oriental), district de Nipissing, Ont., à la borne milliaire 249.9 d'Ottawa, d'après les plans et devis approuvés par un arrêté du Conseil du 7 décembre 1912, a été entrepris en mars.

On a fait l'examen de l'emplacement d'un nouveau pont sur la rivière Esturgeon (passage occidental), dans le canton de Field, district de Nipissing, Ont., à la borne milliaire 257.6 d'Ottawa. Ce pont en projet du chemin de fer du C.-N.-O., consistera en deux travées en poutres de tôles, à tablier placé dans la partie intermédiaire, de 115 pieds 6 pouces de longueur, et en une travée centrale en poutres de tôles, à tablier placé dans la partie intermédiaire, de 120 pieds 4 pouces; il sera établi sur piles et culées en béton, et offrira un passage utile de 20 pieds au-dessus du niveau des basses eaux, et de 10 pieds au-dessus du niveau des hautes eaux ordinaires. Les plan et devis de ce pont ont été approuvés le 2 septembre 1912, sous condition que la Compagnie du chemin de fer C.-N.-O., prendrait des mesures efficaces pour parer à tout inconvénient que l'exécution des piles et des batardeaux pourraient causer au flottage, et se chargerait des frais plus tard de la construction d'un pont mobile en ce lieu, ou agrandirait le passage laissé au-dessous du pont, de façon à pourvoir aux besoins de la navigation.

PONT DE WALTHAM—(RIVIÈRE OTTAWA).

On a fait l'examen des lieux, préparé les plans et devis, et soumis un rapport le 31 décembre 1912, concernant le pont-route qui franchira le chenal Culbute sur l'Ottawa, pour relier le village de Waltham à l'île aux Allumettes, Qué.

MANITOBA—(RIVIÈRE ASSINIBOINE).—PONT DE LA RUE ARLINGTON.

Le 12 juillet 1912, on a fait l'examen de l'emplacement du pont en projet que doit construire la ville de Winnipeg sur la rivière Assiniboïne entre les rues Arlington et Mitchell.

Ce pont est destiné à remplacer celui qui autrefois franchissait la rivière Assiniboïne à l'endroit de la rue Osborne. Le plan d'exécution comporte une travée de 80 pieds à partir de la culée à une extrémité, et une travée tournante de 255 pieds 7 pouces, laissant un passage de 107 pieds; mais comme le pont est oblique, le passage utile, à angle droit du courant, aura 90 pieds, ce qui suffira à la navigation.

RIVIÈRE ASSINIBOINE—PONT DU CHEMIN DE FER CANADIEN-NORD.

La Compagnie du chemin de fer Canadien-Nord a soumis le plan d'exécution d'un pont à tablier placé à la partie inférieure des poutres principales sur la rivière Assiniboïne, directement à l'ouest du pont de grillage en bois du type Howe dont on fait usage actuellement. Le nouveau pont comporte deux travées de 80 pieds de portée, et une travée à bascule de 101 pieds de portée qui laissera une ouverture utile de 80 pieds. Ce passage suffira à la navigation.

On a conseillé au ministère l'adoption du plan d'exécution à condition que la compagnie établirait un pilotage contre l'assise de retraite en fondation de la pile supportant la travée à bascule.

RIVIÈRE ASSINIBOINE—PONT DU CHEMIN DE FER DU G.-T.-P.

La Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique a soumis le plan d'exécution d'un pont à tablier placé à la partie inférieure des poutres principales sur la rivière Assiniboine, à l'endroit de la borne milliaire 19.5 dans le quart de section S.-E.

1-10-18 à l'ouest du premier méridien, et qui consistera en deux travées de 225 pieds de portée, établies à 17 pieds de hauteur au-dessus du niveau des hautes eaux ordinaires. Le plan d'exécution ne montre pas de travée tournante ou à bascule, et comme la rivière Assiniboine est navigable, on a recommandé au ministère d'exiger de la compagnie, soit une garantie qui assurera l'exécution, en aucun temps selon l'exigence de la navigation, d'une travée tournante ou à bascule, laissant une ouverture de 80 à 100 pieds; soit la production d'un nouveau plan d'exécution modifié en ce sens.

PONT DU MANITOBA.

La municipalité de Manitoba a demandé de l'aide pour l'exécution d'un pont sur la rivière Assiniboine, à environ 1¼ mille de la gare Uno sur le chemin de fer G.-T.P., à à 2½ milles de la banlieue de la ville d'Archie et près de la partie sud-ouest de la réserve des sauvages.

En 1910-11, on a transporté d'une rive à l'autre soixante-dix milles minots de grains et une grande quantité d'autres marchandises, et la construction d'un pont en ce lieu ne peut que contribuer à l'augmentation du trafic de la région environnante. L'exécution de ce pont avec une portée utile de 192 pieds et y compris des culées en béton, a été évaluée à $18,500.

RIVIÈRE FAIRFORD—PONT DU CHEMIN DE FER DE CANADIEN-NORD.

On a fait l'examen de l'emplacement d'un pont que la Compagnie du chemin de fer Canadien-Nord a l'intention de construire sur la rivière Fairford. Le plan d'exécution montre deux travées de 70 pieds chacune sur les rives opposées, en plein cintre ou à tablier placé dans la partie inférieure des poutres principales, et une travée tournante de 188 pieds de longueur, laissant deux ouvertures utiles de 77 pieds chacune de chaque côté de la pile-pivot. Ces passages suffiront aux besoins de la navigation.

RIVIÈRE ROUGE.

On a fait l'examen de l'emplacement d'un pont que la *Elm Park Company* a l'intention de construire sur la rivière Rouge à Elm-Park, d'un point vis-à-vis de l'avenue Riverdale dans la municipalité de Saint-Vital, à un point sur le côté sud de l'avenue du Jubilé, dans la ville de Winnipeg.

Le plan d'exécution comporte une travée de 22 pieds de portée, d'axe en axe, et une travée tournante de 278 pieds de longueur, laissant deux passages utiles de 115 pieds à la navigation. Le pont obliquera de 4° 50′, de façon à ce que les piles soient établies parallèlement au courant.

RIVIÈRE ROUGE—PONT DU CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE-CANADIEN.

Le 29 novembre, on a fait l'examen de l'emplacement d'un pont projeté à tablier portant double voie, sur la rivière rouge, à Kildonan, Man.

Le plan d'exécution montre un pont obliquant de 55° à l'endroit d'un coude brusque de la rivière, et il comporte une travée tournante d'une longueur totale de 312 pieds, laissant une ouverture de 104 pieds de chaque côté de la pile centrale et établie à angle droit des piles; deux travées à poutres de 80 pieds de portée, sur le côté est, et trois travées à poutres de 80 pieds de portée sur le côté ouest. Les piles telles qu'indiquées sont au bon endroit.

RIVIÈRE WINNIPEG—LAC-DU-BONNET.

Le 19 octobre, on a fait l'examen du pont de chemin de fer que la ville de Winnipeg a jeté sur la rivière Winnipeg, à Lac-du-Bonnet.

Le courant est très rapide en ce lieu. Depuis l'exécution de ce pont, le transport des marchandises et des gens qui campent sur les bords du lac, a augmenté considéra-

blement. Le pont présente peu de hauteur libre au-dessus des hautes eaux navigables, et même les bateaux automobiles de dimensions ordinaires ne peuvent y passer. On se propose de ménager un passage plus avantageux sous la partie ouest du pont, de façon à s'épargner l'ouverture de la travée tournante pour le passage des petites embarcations, des barges, etc. Ces travaux seront exécutés par la ville de Winnipeg.

ALBERTA.

Pont de la rivière Bow.

Ce pont comporte quatre travées avec superstructure en acier. La longueur de chaque travée est de 90 pieds. La largeur de la voie est de 16 pieds. On a ménagé un trottoir de six pieds de largeur sur le côté ouest du pont. Pendant l'exercice 1911-12, on a dépensé $553.83 pour renouveler le tablier du pont. Pendant l'exercice dernier, les travaux de réparations ont consisté à consolider les joints sous le pont sans déranger l'ouvrage. Les vieux joints existaient depuis plusieurs années et étaient dans un très mauvais état, et l'on a mis en œuvre et distribué également dans les quatre travées 104 pièces de 3 x 10 pouces et de 16 pieds de longueur.

PONT D'EDMONTON.

Le pont d'Edmonton franchit la rivière Saskatchewan-Nord entre Edmonton et Edmonton-Sud, jadis appelé Strathcona. Sa longueur est de 170 pieds entre les culées et il comporte quatre travées de 175 pieds de longueur. La largeur de la voie est de 17 pieds, et on a ménagé de chaque côté un trottoir de 7 pieds de largeur. Ce pont est d'acier à armatures Pratt constituant sept treillis de 25 pieds chacun. La morte-charge approximative est de 2,420 livres par pied courant. Les piles sont en béton et elles atteignent 43 pieds de hauteur au-dessus du lit de la rivière. Elles reposent sur un fondement en béton déposé dans les caissons que supportent un pilotis. Les culées reposent aussi sur un fondement de pilotis.

Le pont d'Edmonton a été construit en 1899. En 1901, on fit un arrangement avec la Compagnie du chemin de fer Edmonton, Yukon et Pacifique, lui permettant de poser une voie sur le pont et d'y laisser circuler ses trains, tout en tenant cette compagnie responsable des accidents, et l'obligeant à toutes réparations et améliorations nécessaires. En novembre 1908, on fit un arrangement, cette fois avec la municipalité d'Edmonton, lui permettant l'usage du pont pour la circulation de son tramway électrique de ceinture entre Edmonton et Edmonton-Sud, tout en tenant la municipalité d'Edmonton responsable de ce service et des obligations qu'il entraînerait. Au commencement de l'exercice de 1911-12, le ministère donna des instructions par lesquelles les dépenses des réparations du pont seraient divisées également entre la municipalité d'Edmonton, la Compagnie du chemin de fer du Canadien-Nord exploitant ce service sous la raison *Edmonton, Yukon and Pacific Railway Co.*, et le ministère des Travaux publics. Plus tard, la ville d'Edmonton s'offrit à exécuter seule tous les travaux de réparation nécessaire, les dépenses devant être réparties comme ci-dessus, et cet offre fut accepté.

L'état fourni montre que la part du ministère, à payer pour réparations pendant l'exercice dernier, a été de $3,973.94; mais dans cette somme n'entre pas la dépense pour autres travaux nécessaires, et il reste à payer une autre somme de $764.60 qui a été imputée sur le budget de 1913-14.

Les travaux de réparation exécutés en 1912-13, ont été considérables, et outre l'entretien ordinaire, ils ont consisté dans le renouvellement entier du tablier qu'on a ensuite revêtu de blocs en bois créosoté; dans le cloisonnage en bois de la partie inférieure des poutres principales pour les protéger entre la corrosion occasionnée par les déchets qui tombent du tablier; dans le nettoyage et le peinturage de l'ouvrage en acier, en employant deux couches de peinture, et dans l'exécution d'un ouvrage de protection

du fond de la rivière, autour de la pile nord, au moyen de 43 charges de roches erratiques.

PONT DE LA RIVIÈRE SPRAY.

Ce pont est constitué par une travée en bois d'une portée de 130 pieds. Pendant l'exercice dernier, les travaux de réparation se sont bornés à appliquer une nouvelle couche de peinture sur le pont.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Ponts—Pont sur la rivière Kyax.

On a fait l'examen de la rivière Kyax qui se jette sur la rivière Skeena, à environ 33 milles de Prince-Rupert, dans le but de déterminer le type du pont que la Compagnie du chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique, doit construire pour franchir la Kyax. Cette compagnie avait demandé la permission d'y construire un pont fixe; mais comme on a trouvé que ce cours d'eau était navigable sur un développement de 5 ou 6 milles, on a recommandé que la compagnie du chemin de fer fût obligée à construire un pont-levis au passage en ce lieu.

LABORATOIRE DES CIMENTS,

OTTAWA, 14 août 1913.

Monsieur E. D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef,
Ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint le rapport annuel sur les travaux du laboratoire des ciments pendant l'exercice clos le 31 mars 1913.

Pendant les douze mois de l'exercice, on nous a soumis pour l'essai quatre mille deux cent quatre-vingt-treize (4,293 échantillons), ce qui donne une augmentation de 1,373 échantillons sur le nombre des échantillons soumis pendant la même période l'année précédente.

On a fait 25,596 briquettes, 214 analyses chimiques et l'épreuve de la pesanteur spécifique de 1,073 échantillons, et 90 autres analyses.

Le tableau suivant indique l'augmentation des travaux du laboratoire et le nombre des échantillons reçus au laboratoire pendant les neuf années dernières.

Années.	Nombre d'échantillons reçus.	Nombre de briquettes confectionnées	Augmentation sur le nombre soumis en 1904.
			pourcentage.
1904	237	1,422	
1905	756	4,536	219
1906	835	5,010	253
1907	1,246	7,476	426
1908	1,454	8,724	514
1909	1,481	8,886	525
1910	2,360	14,160	896
1911	2,920	17,520	1133
1912	4,293	25,596	1711

Des 4,293 échantillons reçus et essayés, 4,281 furent acceptés et 12 refusés. Sur ces 12 échantillons refusés, 10 étaient marqués *Waterproofing* et les deux autres étaient de sable.

Aucun échantillon de ciment soumis pendant l'exercice dernier n'a été refusé, ce qui prouve que les essais persistants effectués au laboratoire du ministère ont obligé les fabricants de ciment à perfectionner leurs produits, ce dont bénéficie tous le Dominion.

Les échantillons reçus provenaient:—

Des ingénieurs du ministère des Travaux publics	4,256
De sociétés particulières	20
Des architectes du ministère des Travaux publics	9
Du chemin de fer Transcontinental	5
Du ministère de la Marine et des Pêcheries	3

Le tableau suivant indique le nombre et les marques des échantillons reçus:—

Star	1,403	Sterling	27
Canada	1,296	Blue Lake	16
Alpina	531	Sable et gravier	15
International	509	Saugeen	13
Lakefield	90	Waterproofing	11
Belleville	81	Colonial	9
Lehigh	72	Huron	9
National	56	White Bros	9
Vulcan	36	Non qualifiés	3
Monarch	36	Ciment en cube	1
Imperial	33		

Il a fallu augmenter encore le personnel du laboratoire en s'assurant les services d'un physicien en mars 1913, pour les expériences, et d'ici à quelques années, on aura besoin de quatre ou cinq autres employés au laboratoire.

En janvier dernier on a pu transféré ailleurs les bureaux du laboratoire proprement dit, ce qui a mis plus à l'aise pour travailler dans les chambres que nous quittions les préposés à la physique expérimentale. Ayant un peu plus d'espace à notre disposition, nous avons commencé de pratiquer sur une grande échelle l'essai du sable car le temps est arrivé de reconnaître cet essai aussi important que celui du ciment. Par conséquent nous considérons comme l'un des devoirs de notre charge de nous procurer des échantillons de sable de tous les chantiers de construction du gouvernement, aussitôt que l'outillage pour ces expériences aura été installé au laboratoire.

Si l'on peut en juger par l'augmentation considérable de nos travaux depuis les quatre ou cinq années dernières, on peut prévoir que d'ici à deux ans, il faudra doubler l'espace occupé par le laboratoire, si l'on désire continuer de poursuivre cette besogne d'une manière absolument scientifique.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. E. PERLEY,
Officier en charge.

DESIGNATION des quais, jetées, brise-lames, etc., construits ou achetés par le ministère des Travaux publics.

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, CANADA.

Le tableau ci-dessous comprend aussi les quais et débarcadères qui sont passés sous le contrôle du ministère de la Marine et des Pêcheries pour ce qui concerne la nomination de maîtres de quai, chargés de percevoir les droits de quai et autres charges, et des réparations urgentes. L'opération de ce transfert ne veut pas dire que les travaux de prolongement, de réparation et d'amélioration ne sont plus du ressort de cette branche du service; ces travaux continuant d'être exécutés sous la direction des ingénieurs du ministère des Travaux publics.

NOUVELLE-ECOSSE.

Localité.	Comté.	Désignation des ouvrages.	Date du transport au ministère de la Marine et des Pêcheries
Abbot, havre d'	Yarmouth	Encaissement.	
mb ie	Pictou	Quai.	
s, rivière	Yarmouth	"	
te, havre d'	Cumberland	"	10 janv. 1906.
Amaguades, étang d'	Cap-Breton	Quai et pont	28 mars 1908.
Amherst (Port Lawrence).			
Amherst-Point	Cumberland	Quai.	
Amiros-Hill	Yarmouth	"	
Anderson, anse d'	Annapolis	Brise-lames.	
Annapolis-Royal	"	Quai	7 oct. 1907-
Apple-River	Cumberland	Brise-lames.	
Argyle-Head	Yarmouth	Quai.	
Argyle-Sound	"	"	
Arichat	Richmond	"	2 fév. 1912.
Arichat-ouest.			
Arisaig	Antigonish	Brise-lames.	
"	"	Jetée	12 juin 1888.
Aspy, baie	Victoria	Quai.	
Avonport	King	"	12 juin 1888.
Babin, anse d'	Richmond	"	29 mars 1897.
Baddeck-River	Victoria	Barrage en épi.	
Baddeck	"	Quai	2 nov. 1912.
Bailey's-Brook	Pictou	Brise-lames et chenal	
Baker, pointe (Jeddore-E.)	Halifax	Quai	13 avril 1910.
Barachois	Victoria	Brise-lames.	
Barrington	Shelburne	Quai	5 août 1891.
Barrington, promontoire	"	"	30 avril 1910.
Bass, étang	Antigonish	Quai sur pilotis.	
Bass, rivière	Colchester	Quai	18 nov. 1897; 14 sept. 1904.
Battery-Island	Pictou	Petit débarcadère.	
Battery-Point	Annapolis	Deux brise-lames	14 oct. 1907.
Baxter	Inverness	Quai.	
Baxter, havre de	King	Brise-lames.	
Bayfield	Antigonish	Quai	12 juin 1888.
"	"	Quai et brise-lames.	
Baie St-Laurent	Victoria	Protection à la jetée.	
Bear-Cove	Digby	Brise-lames.	
Bear-Point	Shelburne	Quai	10 fév. 1902.
Bear-River	Annapolis et Digby	Jetée	27 août 1913.
Bear Trap	Lunenburg	Chenal et protection.	
Beaver-Harbour	Halifax	Encaissement.	
Beaver-River	Yarmouth	Brise-lames.	
Beckerton (Port)	Guysborough	Quai.	
Belliveau, anse	Digby	Deux brise-lames	12 juin 1888.

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Localité.	Comté.	Désignation des ouvrages.	Date du transfert au ministère de la Marine et des Pêcheries.
Big-Harbour (Port-Bevis)	"	"	
Big-Pond	Cap-Breton	"	
Big-Tracadie (Tracadie).			
Black-Point	Shelburne	"	Le 26 oct. 1903.
"	Richmond	"	
Blanche-Harbour	Shelburne	Epi.	
Blomidon (Mill-Creek).			
Blue Rock	Antigonish	Brise-lames.	
Bluff Head	Yarmouth	"	
Boisdale	Cap-Breton	Quai (ruines).	
Bosdet-Point	Richmond	"	
Bouche-River (Havre-au-Bouche).			
Boularderie	Cap-Breton	"	Le 18 nov. 1897.
Boularderie (Ross-Ferry).			
Boularderis-Centre	Victoria	"	
Bourgeois. Inlet	Richmond	"	
Bourques-Cove	Yarmouth	"	
Breton-Cove	Victoria	"	
Breen's Pond	Antigonish	Brise-lames.	
Broad-Cove	Lunenburg	"	Le 12 juin 1888.
Broad-Cove-Marsh	Inverness	Quai	Le 26 fév. 1890.
Brooklyn	Queens	"	Avant 1891 et le 30 juin 1904.
"	"	Nouveau brise-lames	
Brulé	Colchester	Quai	Le 12 juin 1888.
Burk's-Head	Victoria	Brise-lames.	
Burlington	Hants	Quai	Le 14 juin 1909.
Burying-Island	Guysborough	Brise-lames.	
Canada-Creek	Kings	Deux brise-lames	Le 12 juin 1888.
Canning	"	Quai	Le 27 nov. 1911.
Cape-Auget	Richmond	Brise-lames	Le 12 juin 1888.
Cape-Cove (Cape-St.-Mary)	Digby	"	
Cape-Negro-Island	Shelburne	Ouv. de prot. de la plage.	
Cape-North	Victoria	Quai.	
Cape-Rouge	Inverness	Brise-lames.	
Cape-Sable-Island	Shelburne	Chenal.	
Caribou-Island	Pictou	Protection.	
Castle-Bay	Cap-Breton	Quai.	
Centreville	Shelburne	" (n'app. pas au gouv.)	
Chapel-Cove	Richmond	" (en cours d'exécut.)	
Charlesville	Shelburne	Brise-lames.	
Charlos-Cove	Guysborough	"	
Chebogue	Yarmouth	Quai	Le 29 juille1901.
Chebogue	"	Ouvrage de protection.	
Chegoggin	"	Brise-lames.	
" Point	"	"	
Chester	Lunenburg	Canal.	
Cheticamp	Inverness	Quai et ouv. de protect.	
Cheverie	Hants	Quai.	
Chipmans-Brook	King	"	Le 12 juin 1888.
Church-Point	Digby	Brise-lames et quai	Le 12 juin 1888.
Clarks-Harbour	Shelburne	Quai.	
Clements-Port	Annapolis	Chenal.	
Clifton	Colchester	Quai	Le 20 juin 1895.
Coffin's-Island	Queens	Brise-lames.	
Comeaus	Digby	Quai.	
Comeaus-Hill	Yarmouth	"	
Comeauville	Digby	"	
Cottage-Cove	Annapolis	Brise-lames.	
Cow-Bay (Port-Morien)	Cap-Breton,	"	Le 13 juin 1888.
Cow-Bay-Run	Halifax	"	
Cranberry-Head (Sandford).			
Creignish	Inverness	Quai.	
Cribbins-Point	Antigonish	"	Le 2 oct. 1895.
Crofts-Cove	Lunenburg	Débarcadère.	
Culloden	Digby	Brise-lames.	
Cunninghams-Point	Guysborough	Quai.	
David (anse)	Digby	Brise-lames.	

NOUVELLE ECOSSE—*Suite.*

Localité.	Comté.	Désignation des ouvrages.	Date du transport au Ministère de la Marine et des Pêcheries.
Deep-Brook	Annapolis	Quai	Le 11 août 1910.
Delaps-Cove	"	Brise-lames	Le 28 nov. 1889.
Delhaven (voyez Pereaux).			
Deloreys-Beach	Antigonish	Brise-lames.	
Descousse	Richmond	Quai	Le 19 janv. 1904.
Devils-Island	Halifax	Brise-lames.	
Digby	Digby	Jetée	Le 12 juin 1888.
Diligent-River	Cumberland	Quai.	
Donalds-Head (voyez Cap Ile-de-Sable			
Dover	Guysborough	Quai.	
Drum-Head	"	"	Le 17 déc. 1906.
Dublin-Shore	Lunenburg	Brise-lames et quai.	
Duncans-Cove	Halifax	Brise-lames.	
Eagle-Head	Queens	"	Le 12 juin 1888.
East-Bay	Cap-Breton	Quai	Le 28 fév. 1884.
East-Bay (côté nord)	"	"	
East-Berlin	Queens	Brise-lames.	
East-Chezzetcook	Halifax.	2 brise-lames.	
East-Dover	"	Quai.	
East-Harrington-Cove	"	"	Le 11 juillet 1896.
East-Jeddore (voyez Bakers-Point).			
East-Jordan-River (voirJordan)			
East-Port-L'Hebert	Halifax	Deux petites jetées.	
East-Port-Medway	Queens	Quai.	
East-Ragged Island (Rockland)	Shelburne	"	
Eastern-Passage	Halifax	"	
East-River (Sheet-Harbour).			
East-Ship-Harbour	"	"	
East-Tracadie (Tracadie).			
Eatonville	Cumberland	Brise-lames.	
Economy	Colchester	Quai.	
Ecum-Secum	Guysborough	"	Le 30 avril 1907.
Eel-Brook	Yarmouth	"	
Englishtown	Victoria	"	Le 24 juillet 1902.
Eskasoni	Cap-Breton	"	
Falls Point	Shelburne	Brise-lames.	
Far-Point-Island (Surette).			
Faulkners-Creek	Colchester	Quai.	
Feltzen	Lunenburg	"	
Finlay-Point	Inverness	"	
Five-Islands	Colchester	"	
Port-Lawrence	Cumberland	Deux quais.	
Fox-Island	Halifax	Ouvrage de protection et brise-lames.	
Freeport	Digby	Jetée et brise-lames	Le 21 nov. 1906.
French-Cross (Morien)			
French-River	Victoria	Brise-lames.	
French-Village	Halifax,	Quai.	
Friars-Head	Inverness	Quai et mur de ch. de mer	
Fruids-Point	Shelburne	Quai.	
Gabarus	Cap-Breton	Quai-brise-lames	Le 16 déc. 1912.
Georgeville	Antigonish	Quai.	
Gillis-Point	Victoria	"	
Glace-Bay	Cap-Breton	Quai-jetée (Souscription).	
Goose-Bay	Yarmouth	Quoi.	
Grand-Etang	Inverness	Pont, etc.	
Grand-Narrows	Cap-Breton	Quai	Le 12 juin 1888.
Granite-Village	Shelburne	Massif d'amarrage.	
Grand Bras-d'Or	Annapolis	Quai	Le 13 juin 1903.
Granville-Centre	Victoria	Quai.	
Grass-Cove	Victoria	"	
Great-Village	Colchester	Brise-lames et quai	Le 8 juillet 1888.
Green-Cove	Victoria	Brise-lames,	
Green-Harbour	Shelburne	Quai.	
Gros-Nez	Richmond	Brise-lames.	
Grosse-Coques	Digby	Deux brise-lames.	
Gulf-Shore	Cumberland	Brise-lames.	
Gull-Island	Queens	"	
Gunning-Cove	Shelburne	Quai.	

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Localité.	Comté.	Désignation des ouvrages.	Date du transfert au ministère de la Marine et des Pêcheries.
Half-Island-Cove	Guysborough	Brise-lames.	
Halls Harbour	King	"	Le 12 juin 1888.
Hampton	Annapolis	Jetée	Le 12 juin 1888.
Hantsport	Hants	Quai	Le 11 août 1900.
Harbourville	King	2 jetées	Le 12 juin 1888.
Harringtou-Cove	Halifax	Quai.	
Haulover	Shelburne	Canal.	
Havre-au-Bouche	Antigonish	Quai	Le 14 uov. 1910.
Hawk-Inlet	Shelburne	Chenal.	
Heatherton	Antigonish	Ouvrage de protection.	
Herring-Cove	Halifax	Quai et brise-lames.	
Hiltz-Narrows	Lunenburg	Quai.	
" Point	"	Jetée (ruines).	
Hortons-Landing. (Voir Lower-Horton).			
Hubbards-Point	Yarmouth	Quai.	
Hunts-Point	Queens	"	
Indian-Brook	Shelburne	"	
Indian-Harbour	Halifax	"	Le 18 oct. 1905.
Indian Islands	Cap-Breton	2 Jetées.	
Ingonish	Victoria	Quai.	
" (baie nord)	"	Brise-lames.	
" (baie sud)	"	Quai, jetée et chenal.	
Inverness (voir Broad-Cove)			
Iona	"	2 quais	Le 12 juin 1888.
Iona	"	Nouveau quai	Le 9 août 1909.
Irish-Cove	Cap-Breton	Quai	Le 12 sept. 1892.
Isaac's-Harbour	Guysborough	"	Le 28 août 1901.
Island-Point	Victoria	"	Le 17 juin 1890.
Janvrin-Island	Richmond	"	
Jeddore	Halifax	"	
Jersey-Cove	Victoria	"	
Joggins	Cumberland	Brise-lames—quai.	
Johnstons-Harbour	Richmond	Quai.	
Jones-Harbour	Shelburne	"	
Jordan-River	"	"	Le 11 juillet 1896
Judique (Baxters).			
Kelly's-Cove	Yarmouth	Ouvrage de protection	Le 29 mai 1899.
" "	"	Quai-brise lames	Le 16 mars 1907.
Kempt-Head	Victoria	Quai.	
Ketch-Harbour	Halifax	Brise-lames.	
Kingsport (Oak-Point)	King	Jetée	Le 12 juin 1888.
Krout-Point	Lunenburg	Quai.	
Labilles-Point	Richmond	"	
La-Have-Islands	Lunenburg	Chenal des bateaux.	
L'Ardoise	Richmond	Barrage et brise-lames.	
Larry's-River	Guysborough	"	
Lawlor's-Island	Halifax	2 quais.	
Leitch's-Creek	Cap-Breton	Quai.	
Léonard's-Cove	Annapolis	Brise-lames.	
Lingan-Beach	Cap Breton	Ouvrage de protection.	
Litchfield	Annapolis	Brise-lames.	
Little-Anse	Richmond	"	
Little-Bras-D'Or	Cap-Breton	Quai.	
Little-Harbour	Pictou	"	
Little-Harbour	Shelburne	Brise-lames.	
Little-Hope-Island	Queens	Chaussée de mer.	
Little-Judique	Inverness	Brise-lames.	
" Liscomb	Guysborough	Quai (en cours d'exécut.)	
" Narrows (nord)	Inverness	Quai.	
Little-Narrows	Victoria	"	Le 22 mai 1901.
Little-River-Harbour	Yarmouth	"	
Little-River	Digby	"	Le 27 janv. 1912.
Little-Tancook	Lunenburg	Brise-lames.	
Livingston-Cove	Antigonish	"	
Lockeport	Shelburne	"	
Long-Island	Cap-Breton	2 quais du traversier.	
Long-Point	Inverness	Brise-lames.	
Louis-Head	Shelburne	"	

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Localité.	Comté.	Désignation des ouvrages.	Date du transfert au ministère de la Marine et des Pêcheries.
Lower-Argyle	Yarmouth	Quai.	
Lower-Cove	Cumberland	Brise-lames.	
Lower-Horton	Kings	Quai	Le 5 avril 1898.
Lower-Jordan-Bay (Voir West Jordan).			
Lower-Plymouth	Yarmouth	"	
" "	"	Nouveau quai.	
" Ship-Harbour	Halifax	Quai.	
" Washabuck	Victoria	Améliorations de la plage.	
" West-Pubnico	Yarmouth	Quai	
Mabou	Inverness	Jetée et ouv. de protect.	
Mabou-Bridge	"	Quai	
Main-à-Dieu	Cap-Breton	Brise-lames.	
Maitland	Hants	2 quais	Le 22 janv. 1885.
Malagash	Cumberland	Quai.	
Malagawatch	Inverness	Ouvrage de protection.	
Malignant-Cove	Antigonish	2 jetées.	
Marble-Mountain	Inverness	Quai.	
Margaree	"	Jetée et ouv. de protect.	
" (île)	"	Quai.	
" (rivière)	"	Ouvrage de protection.	
Margaretville	Annapolis	Jetée	Le 12 juin 1888.
McNair's-Cove	Antigonish	Brise-lames.	
McNutt's-Island	Shelburne	Encaissement.	
Meagher's-Beach	Halifax	Pilotage.	
Medway-River	Queens	Chenal.	
Melbourn	Yarmouth	Quai.	
Melford	Guysborough	"	
Merigomish	Pictou	"	
" (île Big)	"	"	
Meteghan River	Digby	2 brise-lames	Le 12 juin 1888.
Meteghan	"	Brise-lames et jetée	" " "
Middle-East-Pubnico	Yarmouth	Quai.	
" Country-Harb	Guysborough	"	Le 24 oct. 1908.
Middle-River	Victoria	Barrages.	
" " (inférieure)	"	"	
Mill-Cove	Lunenburg	Brise-lames.	
Mill-Creek (Blomidon)	King	Quai.	
Militia-Point	Inverness	"	Le 12 juin 1888.
Minasville	Hants	Quai—brise-lames.	Le 22 mai 1913.
Minudie	Cumberland	Quai.	
Mira-River	Cap-Breton	"	
Moidart	Antigonish	"	
Monday-Point (Grove-Point)	Cap-Breton	"	Le 18 juin 1901.
Monk's-Head	Antigonish	Ouvrage de protection.	
Morden (French-Cross)	Kings	Brise-lames	Le 12 juin 1888.
Muises-Point	Yarmouth	Quai.	
Mushaboom	Halifax	"	
Musquodoboit	"	"	
" Harbour	"	Quai à ballast.	
McKay's-Point	Victoria	Quai.	
McPherson's-Cove	Cap-Breton	"	
Necum-Teuch	Halifax	"	
Negro-Island (voir Cap Negro-Island)			
Neil's-Harbour	Victoria	Brise-lames.	
New-Campbelton	"	Quai.	
New-Edinburgh	Digby	Brise-lames	Le 22 mars 1912.
Newellton	Shelburne	Quai	Le 3 juin 1905, et le 11 janv 1906.
New-Glasgow	Pictou	"	
New.Harbour	Guysborough	Brise-lames.	
New-Haven	Victoria	Ouvrage de protection.	
Newport	Hants	Quai.	
Noel	"	"	
Northeast.Harbour	Shelburne	"	
North-Gut (Ste-Anne) (Seymour-Point)	Victoria	"	
North-Ingonish (Ingonish-nord)			
North-Sydney	Cap-Breton	Brise-lames.	

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Localité.	Comté.	Désignation des ouvrages.	Date du transfert au ministère de la Marine et des Pêcheries.
North-Wallace	Cumberland	Quai	14 déc. 1898.
Northwest-Cove (voir Tancook)			
Nyanza	Victoria	"	
Oakpoint (Kingsport).			
Ogden (étang)	Antigonish	Brise-lames.	
Ogilvie	King	" jetée.	
Osborne	Halifax	Jetée.	
Osborne	Shelburne	Quai.	
Ostrea-Lake	Halifax	" (public).	
Owl's-Head	"	"	12 mars 1910.
Oyster-Ponds	Guysborough	Deux brise-lames et ouvrage de protection.	
Parker's-Cove	Annapolis	Brise-lames	28 mai 1901.
Parrsboro	Cumberland	Quai	25 fév. 1902.
Perdrix (île aux)	"	Jetee	12 juin 1888.
Peggy's-Cove	Halifax,	Ouvrage de protection.	
Pembroke	Hants	Brise-lames	
Pereaux	King	Quai.	
Petit-de-Grat	Richmond	Ouvrage de protection.	
Petite-Riviere	Lunenburg	Brise-lames	
Phinney-Cove	Annapolis	Quai	7 déc. 1907.
Pickett-Pier	King	"	21 avril 1884.
Pickett-River	"	"	
Pictou-Island	Pictou	Deux quais	12 juin 1888.
Pictou (phare)	"	Ouvrage de protection.	
Pinckney's-Point	Yarmouth	Brise-lames.	
Piper's-Cove	Cap-Breton	Quai.	
P easant-Bay	Inverness	"	
Pleasant-Harbour	Halifax	"	
Plymouth	Yarmouth	"	14 fév. 1902.
Plympton	Digby	Jetée	12 juin 1888.
Pointerville	Richmond	Brise-lames.	
Porpers (étang)	Guysborough	"	
Port-au-Pique	Colchester	Quai	18 déc. 1912.
Port Dufferin (rivière au Saumon).			
Porter (lac)	Halifax	Chenal.	
Port-Felix	Guysborough	Quai	22 août 1913.
Port-George	Annapolis	Brise-lames.	
"	"	Quai	12 juin 1888.
Port-Greville	Cumberland	Brise-lames et quai.	
" Hasting	Inverness	Quai.	
" Hawkesbury	"	"	14 mars 1907.
" Hillford	Guysborough	Brise-lames.	
" Hood	Inverness	Jetée et amél. du havre	12 juin 1888.
" Howe (Port Philip)			
" Joli	Queens	Quai	20 juin 1888.
" Latour	Shelburne	Brise-lames	17 janv. 1900.
" Lorne	Annapolis	Deux brise-lames	12 juin 1888.
" Maitland	Yarmouth	" "	22 janv. 1885.
" Malcolm	Richmond	Quai.	
" Medway	Queens.	Ouvrage de protection.	
" Mouton	"	Quai	22 janv. 1885.
" " S.O.	"	Brise-lames	
" Philip (voir Port-Howe)	Cumberland	Quai	19 juin 1911.
" Royal	Richmond	"	
" Wade (Victoria-Beach)			
Portugese-Cove	Halifax	Défenses.	
Prospect	"	Quai,	
Pubnico-Head	Yarmouth	"	
Pudding-Pan	Queens	Brise-lames.	
Pugwash	Cumberland	Quai.	
Quoddy (île)	Halifax	"	
Rabbit (île)	Richmond	Brise-lames.	
Ragged-Pond	Guysborough	Qaai.	
Rays-Creek	Annapolis	"	20 déc. 1907.
Red.Head (Roseway)	Shelburne	Deux quais.	
River-Bay-Beach	"	Ouvrage de protection.	
River-Hebert	Cumberland	Deux quais.	
Rivière John	Pictou	Quai.	

NOUVELLE-ÉCOSSE—*Suite.*

Localité.	Comté.	Désignation des ouvrages.	Date du transfert au ministère de la Marine et des Pêcheries.
Ross-Ferry (Boularderie)	Victoria	Quai.	
Round-Hill	Annapolis	"	
Saumon (rivière au)	Digby	Brise-lames	29 nov. 1890. 12 juin 1888.
" " (Port.Dufferin.	Halifax	Quai-brise-lames	7 fév. 1899.
Sambro	"	Quai.	
Sandy-Cove	Digby	Brise-lames	
Sanford	Yarmouth	" et jetée	12 juin 1888.
Saulnierville	Digby	"	" "
Saw-Pit	Lunenburg	Quai.	
Scotch-Cove (White-Point)	Victoria	Quai-brise-lames	14 nov. 1912.
Scotts-Bay	King	Trois massifs et caisson.	
Seal (île)	Yarmouth	Brise-lames.	
Seaside	Inverness	Quai.	
Selma	Hants	"	
Shag-Harbour	Shelburne	"	18 août 1905.
Sheet-Harbour	Halifax.	2 quais	2 mai 1890.
" (passage)	"	Quai.	
Shelburne	Shelburne	Quai et brise-lames.	
Short-Beach	Yarmouth	Brise-lames	29 juin 1909.
Sight-Point	Inverness	Chenal.	
Skinners-Cove	Pictou	Jetées et chenal.	
Sluice-Point	Yarmouth	Quai.	
Smiley (la Pointe)	Halifax	Brise-lames.	
Sober-Island	"	Quai.	
South-Cove	Victoria	Brise-lames et quai.	
South-Gut	"	Quai.	
South-Lake (Lakevale)	Antigonish	Brise-lames.	
Spanish-Ship-Bay	Guysborough	Quai.	
Spencer (île)	Cumberland	"	23 mars 1911.
Spry-Bay	Halifax.	"	
Spry-Harbour	"	"	
Sterling-Brook	Hants	"	
Stony (île)	Shelburne	Brise-l. et ouvr. de prot.	
Summerville	Hants	Brise-lames.	
" Centre	Queens	"	
Surette (île)	Yarmouth	Quai.	
Swim-Point	Shelburne	"	21 janv. 1902.
Sydney	Cap-Breton	Môle et quai.	
Sydney-Mines	"	Quai.	
St-Anns-Beach	Victoria	Ouvrage de protection.	
Saint-Joseph	Inverness	Brise-lames.	
Saint-Pierre (canal)	Richmond	Canal.	
Tancook (Northwest-Cove)	Lunenburg	Quai	12 juin 1888.
Tangier	Halifax	"	
Tatamagouche	Colchester	"	
Tenecape	Hants	Débarcadère	22 mai 1913.
The-Wharfs	Lunenburg	Brise-lames.	
Three-Fathom-Harbour	Halifax.	Encaissement.	
Tidnish	Cumberland	Quai	25 juillet 1896.
Tiverton	Digby	Brise-lames	18 avril 1905.
Toney (rivière)	Pictou	Ouvr. de prot. et chenal.	
Tracadie	Antigonish	Jetée et môle	12 juin 1888.
Trout-Cove (Centreville)	Digby	Brise-lames	"
Tupperville	Annapolis	Quai	"
Tusket-Wedge	Yarmouth	Quai	"
Upper-Granville (Rays-Creek)			
Upper-Port-Latour	Shelburne	Quai	17 janv. 1900.
Upper-Prospect	Halifax.	Brise-lames.	
Upper-Woods-Harbour	Shelburne	Quai.	
Victoria-Beach (Port-Wade)	Annapolis	"	3 sept. 1907.
" Harbour	King.	Brise-lames.	
Voglers-Cove	Lunenburg	Quai.	
Wallace	Cumberland	"	30 nov. 1892.
Wallace-Bridge	"	"	
Wallace-Nord (voir North-Wallace)			
Walton	Hants	Brise-lames.	
"	"	Quai	17 oct. 1905.
Washabuck	Victoria	"	9 sept. 1905.

NOUVELLE-ECOSSE—*Fin.*

Localité.	Comté.	Désignation des ouvrages.	Date du transfert au ministère de la Marine et des Pêcheries.
Watt-Settlement	Halifax	Quai.	
Wedge-Point	Yarmouth	Brise-lames.	
West-Advocate	Cumberland	"	
" Arichat	Richmond	Jetée et môle	Le 12 juin 1888.
" "	"	Quai	Le 8 juin 1909.
" Bacarro (Basswood-Beach)	Shelburne	Ouvrage de protection.	
" Bay	Richmond	Quai.	
" Berlin	Queens	Ouvrage de protection.	
" Chezzetcook	Halifax	Brise-lames et quai.	
Western-Head	Queens	Brise-lames.	
" Shore	Lunenburg	Quai en cours d'exécution.	
West-Head	Shelburne	Brise-lames	Le 25 janv. 1910.
" Jordan-Bay	"	Jetée.	
Westport	Digby	Quai	Le 12 fév. 1912.
West-Port-Joli	Queens	Brise-lames.	
" Pubnico	Yarmouth	Quai	Le 13 fév. 1890.
" Quoddy	Halifax	"	
" River	"	"	
" Wood-Harbour	Shelburne	"	
Weymouth	Digby	Travaux au pont.	
Whites-Cove	"	Brise-lames.	
White-Haven	Guysborough	Canal.	
Whitehead	"	Quai	Le 31 août 1906.
White-Point	Queens	Brise-lames	Le 12 juin 1888.
White-Point (South-Cove).			
Whitewater	King	Quai	Le 7 fév. 1898.
Whitney-Pier (Sydney)	Cap-Breton	"	
Whycocomah	Inverness	"	Le 9 mai 1902.
Willow-Cove	Queens	Brise-lames.	
Windsor	Hants	Barrage.	
Wolfville	King	Quai	Le 2 oct. 1901.
Wreck-Cove	Victoria	Débarcadère	Le 2 oct. 1901.
Yarmouth	Yarmouth	Ouvrage de protection.	
Youngs-Landing	Lunenburg	Quai.	

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Aitkens-Shore	King	Jetée	Le 8 sept. 1902 et le 19 oct. 1909.
Annandale	"	"	
Baie-Fortune	"	Ouvrage de protection et brise-lames.	
Bay-View	Queens	Jetée	Le 25 août 1885.
Belfast (Hallidays)	"	Quai	Le 24 août 1888.
Belle (Rivière)	"	Brise-lames.	
Bonshaw	"	Quai.	
Brae	Prince	Brise-lames.	
Campbells-Cove	King	Jetée avec môle	Le 24 août 1888.
Canoe-Cove	Queens	" "	
Cap-Traverse	Prince	Quai.	
Cascumpec	"	"	N'est pas ouv. du gouv.
Chapel-Pier	King	Jetée	Le 25 août 1885.
Charlottetown	Queens	Quai (M. & P.)	
China-Point	"	" "	Le 24 août 1888.
Clifton	"	Jetée	Le 25 août 1885.
Colville-Bay (Souris).			
Cove-Head	"	Ouvrage de protection.	
Cranberry	"	Jetée	Le 31 janv. 1898.
Crapaud (Victoria)	"	"	Le 24 août 1888.
Franklin-Point	"	Quai.	
Georgetown	King	Jetée	Le 24 août 1888.
Gordons-Point	Prince	Quai.	
Grand-River	"	Jetée.	
Grahams-Pond (Gaspereau)	King	Ouvrage de protection.	
Greek-River	"	Quai	Le 29 mars 1911.
Haggerties	Queens	"	Le 31 janv. 1898.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.—*Fin.*

Localité.	Comté.	Désignation des ouvrages.	Date du transfert au ministère de la Marine et des Pêcheries.
Hickeys-Pier	Queens	Jetée	Le 24 août 1888.
Higgins-Shore	Prince	"	Le 24 août 1888.
Hurds-Point	"	"	Le 24 août 1888.
Kiers-Shore	"	"	Le 24 août 1888.
Lambert's-Pier	King	"	Le 24 août 1888.
Lennox (île)	Prince	Quai.	
Lewis-Point	King	Jetée	Le 24 août 1888.
Malpecque	Prince	Brise-lames.	
McGee's-Pier	"	Jetée	Le 24 août 1888.
McPherson's-Cove	King	Quai	Le 20 oct. 1908.
Miminigash	Prince	Brise-lames.	
Mink (rivière)	King	Jetée	Le 24 août 1888.
Montague (Lamberts).			
Mount-Stewart	Queens	Quai	Le 18 déc. 1900.
Murray-Harbour (South-River).			
Naufrage (étang du)	King	Chenal et ouv. de protect.	
New-London	Queens	Ouvrage de protection.	
Newport (Cardigan).			
Nine-Mile-Creek	Queens	Jetée	Le 24 août 1888.
North-Cardigan	King	"	Le 24 août 1888.
North-Rustico (Rustico).			
Panmure (île)	King	Quai.	
Pinette	Queens	Jetée	Le 24 août 1888.
Point-Prim	"	Quai.	
Port-Hill	Prince	"	
Port-Selkirk	Queens	Jetée	Le 24 août 1888.
Pownal	"	"	Le 24 août 1888.
Red-Point	"	"	Le 31 janv. 1896.
Robinson (île)	"	Brise-lames.	
Rocky-Point	Prince	"	
Rustico	Queens	"	
Savage-Harbour	King	Ouvrage de protection.	
Skinner-Pond	Prince	Chenal.	
Souris	King	Brise-lames	Le 19 fév. 1884.
Southport	Queens	Jetée.	
Sud (rivière du)	King	"	Le 24 août 1888.
South-Rustico	Queens	"	Le 24 août 1888.
Stephens	King	"	Le 25 août 1885.
Sturgeon	"	"	Le 25 août 1885.
Summerside	Prince	Brise-lames.	
Ste-Marie (baie)	King	Jetée	Le 24 août 1888.
St-Pierre (baie)	"	Brise-lames.	
Tignish	Prince	Quai-brise-lames	Le 24 août 1888.
Tracadie	Queens	"	
Vernon-River	"	Quais (2)	Le 24 août 1888.
West. Point	Prince	Quai	Le 24 août 1888.
Woods-Islands	Queens	Brise-lames (2)	Le 25 août 1885.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Andersons-Hollow	Albert	Quai-brise-lames	Le 13 déc. 1898.
Appleby's-Wharf (Riverside)			
Back-Bay	Charlotte	Quai.	
Baker-Lake	Madawaska	"	
Barkers	Sunbury	"	
Bathurst	Gloucester	"	Le 26 août 1903.
Baie-du-Vin	Northumberland	"	Ouvrage provincial.
Bayside	Charlotte	"	
Bay-Verte	Westmoreland	Quai à ballast.	
Beaver-Harbour	Charlotte	Quai.	
Belliveau	Westmoreland	"	
Berubi	Madawaska	Brise-lames.	
Black-Brook	Northumberland	Quai.	
Black-River	Saint-Jean	Brise-lames	Le 28 fév. 1898
" "	Kent	Quai.	
Blue-Mount-Beach	Victoria	"	
Browns-Flats	King	"	Mi-partie provinciale.

NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

Localité.	Comté.	Désignation des ouvrages	Date du transfert au ministère de la Marine et des Pêcheries
Bouctouche	Kent	Quai	19 août 1885.
" Beach	"	2 brise-lames.	
Burnt-Church	Northumberland	Quai	11 août 1903.
Burton	Sunbury	"	Mi-part prov., marée.
Cambellton-Ferry	Ristigouche	Quai du traversier	27 juill. 1903
Campellton	"	Quai à ballast	29 mai 1891.
"	"	Quai nouveau	1er octobre 1906.
"	"	Prolongement nouveau	2 septembre 1910.
Cape-Bald	Westmoreland	Brise-lâmes.	
Cape-Tormentine	"	Jetée	Au ministère des Ch. de f. Can. 13 juin '13,
Caraquet	Gloucester	Quai	2 août 1906.
Castalia	Charlotte	Brise-lames.	
Chance-Harbour	St-Jean	"	
Chapmans	Victoria	"	
Chases-Point	Queen	Quai	18 mars 1909.
Chatham	Northumberland	" (Cunard)	
"	"	" (douanes)	
Chipman	Gloucester	" (marée)	Mi-partie provinciale.
Chockfish	Kent	Mur de protection et 2 brise-lames.	
Clifton (Stonehaven)	Gloucester	Quai brise-lames	9 novembre 1894.
Cocagne	Kent	Quai	23 juin 1900.
Coles-Island	Queen	" de marée	½ provinciale.
Coles-Point	Westmoreland	"	14 août 1903.
Court-House	Sunbury	" "	Mi-partie provinciale.
Cummings-Cove	Charlotte	"	
Dalhousie	Ristigouche	" et brise-lames	10 juil. 1888.
Dipper-Harbour	St-Jean	Brise-lames	
Dorchester (Coles-Pt.)			
Dorchester	Westmorsland	2 quais.	
Douglas-Harbour	Queen	Quai	Mi-partie provinciale.
Dover	Westmoreland	2 quais.	
Durham	Ristigouche	Brise-lames.	
Edgetts-Landing	Albert	Quai	19 juin 1895.
Flaggs-Cove	Charlotte	"	
Fort-Dufferin	St-Jean	Ouvrage de protection	
Fox-Creek	Westmoreland	Quai brise-lames.	
Fredericton	York	Qu	
Gardners-Creek	St-Jaen	"	14 octobre 1899.
Gaunces	Victoria	Brise-lames.	
Gautreau	Westmoreland	Quai.	
Gerow	Queen	" de marée	Mi-partie provinciale.
Goose-Creek	St-Jean	Protection	
Grande-Anse	Gloucester	Brise-lames.	
Grand-Falls	Victoria	Barrage.	
Grandique	Kent	Quai.	
Grays-Island	Albert	Brise-lames.	
Grays-Point	King	Quai de marée	Mi-partie Provinciale.
Great-Salmon-River	St-Jean	Brise-lames.	
Grondine	Madawaska	"	
Guimond	"	"	
Guirettes	"	"	
Harvey-Bank	Albert	Quai.	
Heron-Island	Ristigouche	"	Provinciale.
Herring-Cove	Albert	Brise-lames.	
Hillsboro	"	Jetée, brise-lames.	
Hopewell-Cape	"	Quai, ballast	13 avril 1886.
" "	"	"	8 août 1903.
Hopewell-Hill	"	"	29 juin 1909.
Indian-Point	Queen	Brise-lames.	
Iron-Bound-Cove	"	Quai.	
Iroquois-River	Madawaska	Brise-lames.	
Jemseg (Grand-Lake).			
Kennedy's-Flat	Victoria	"	
Kingston (Rexton).			
Kouchibougouac	Kent	Barrage.	
Lamèque	Gloucester	Quai	8 nov. 1906.
"	"	" (prolongement)	29 mai 1911.

NOUVEAU-BRUNSWICK—*Suite.*

Localité.	Comté.	Désignation des ouvrages	Date du transfert au ministère de la Marine et des Pêcheries
Leonardville	Charlotte	Quai.	
L'Etang	"	"	
L'Etête	"	"	
Lincoln	Sunbury	"	
Little-Aldouane	Kent	"	28 fév. 1911.
Little-Lamèque	Gloucester	"	
Little-River		Barrage.	
Little-River-Falls	Victoria	Protection à la jetée.	
Little-River (St-François)		Barrage.	
Little-Salmon-River	Albert	Ouvrage de protection.	
Loggieville	Northumberland	Quai.	
Lorneville	St-Jean	"	
Lords-Cove	Charlotte	Ouvrage de protection.	
Lower-Caraquet	Gloucester	Quai.	
Lower-Current	"	"	
Lower-Jemseg	Queen	"	
Lower-Lincoln	Sunbury	"	
Lower-Neguac (Neguac).			
Lower-Newcastle	Northumberland	"	
Maces-Bay	Charlotte	"	
Main-River	Kent	"	13 août 1902.
Matthers-Island	King	Jetée.	
Maugerville	Sunbury	Quai.	
McAllisters	Queen	"	
McGowans	Sunbury	" de marée	Mi-partie provinciale.
Mill-Cove	Charlotte	"	
Mills-Point	Northumberland	"	
Miscou	Gloucester	"	13 sept. 1910.
Mispec	St-Jean	Brise-lames.	
Mizonette	Gloucester	Quai.	
Moncton	Westmoreland	"	19 mai 1911.
Moss-Glen	King	"	Mi-partie provinciale.
Mud-Cove	Albert	Brise-lames.	
Negro-Point	St-Jean	"	
Neguac	Northumberland	Quai	27 mai 1897.
Newcastle	Queen	" de marée	Mi-partie provinciale.
New-Mills	Ristigouche	"	
North-Head (Flagg's-Cove).			
Oak-Point	"	"	
Oromocto	Sunbury	" de marée	Mi-partie provinciale.
"	"	"	19 mai 1905.
Partridge-Island	St-Jean	" de quarantaine.	
" "	"	" massif est	26 mai 1905.
Petitcodiac (Stoney-Creek)	Albert	Jetée.	
Petit-Rocher	Gloucester	Quai	9 août 1909.
Pink-Rock	Westmoreland	"	
Pointe-du-Chêne (Shédiac)	"	2 brise-lames.	
Pointe Sapin	Kent	Quai brise-lames.	
Pointe Wolfe	Albert	Ouvrage de protection.	
Quaco	St-Jean	Quai-brise-lames	21 juin 1892.
" (St-Martin)	"	"	
Queenstown	Queen	Quai	Mi-partie provinciale.
Ram-Pasture-Neck (Sackville)	Westmorland	2 brise-lames.	
Rexton (Kingston)	Kent	Quai du traversier.	
Richibucto	"	Quai.	
" Grèves de	"	2 Brise-lames.	
" Cap	"	"	
Riley-Brook	Victoria	Petit brise-lames.	
Riverside (Appleby's-wharf)	King	Quai I.C.R.	
Rocher-Bay	Albert	" (inutile).	
Rothsay	King	"	
Sackville;	Westmoreland	" de marée.	
Scotchtown	Queen	" "	Mi-partie provinciale.
Scoville-Point	"	"	
Seal-Cove	Charlotte	Brise-lames.	
Sewell	York	Quai de marée	Mi-partie provinciale.
Shédiac	Westmoreland	"	
Shepody-River	Albert	Jetée.	
Shippigan	Gloucester	2 jetées	22 février 1910.

NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*

Localité.	Comté.	Désignation des ouvrages.	Date du transfert au ministère de la Marine et des Pêcheries.
Sisson-Flat	Victoria	Brise-lames.	
Starkeys-Pier	Queens	Quai.	
Stoney-Creek (Petit-Codiac)			
Saint-André	Charlotte	"	Le 22 février 1911.
Saint-George	"	"	
Saint-Jean	Saint-Jean	" Sand-Point	Le 10 décembre 1910.
Saint-Louis (rivière)	Kent	"	
Saint-Louis	"	"	Le 15 février 1890.
Saint-Martin (Quaco)			
Sainte-Marie	"	"	Le 22 décembre 1896.
Saint-Nicholas	"	"	Le 6 août 1901.
The-Range	Queen	" (de marée).	
Thompsons	"	" "	Mi-partie provinciale.
Tobique (rivière)	Victoria	2 petits brise-lames.	
Tracadie	Albert	Quai	Le 9 mars 1897.
Trout-River	Madawaska	Brise-lames.	
Trynors (anse)	Charlotte	Quai.	
Turners	Victoria	Brise-lames.	
Tweeddales		"	
Two-Rivers	Albert	Quai	Le 30 mars 1903.
Tynemouth	Saint-Jean	Brise-lames.	
Upper-Caraquet	Gloucester	Quai.	
Upper-Lincoln	Sunbury	Petit quai.	
Upper-Maugerville	"	Quai.	
Upper-Salmon-River (Alma)	Albert	Brise-lames.	
Vanworts-Landing	King	Quai (de marée)	Mi-partie provinciale.
Vasseur	Madawaska	Petit brise-lames.	
Wapsehegan (rivière.)	Victoria	2 brise-lames.	
Waters	"	Petit brise-lames.	
Welchpool	Charlotte	Quai.	
Westfields (débarcadère)	King	Quai (de marée)	Mi-partie provinciale.
West-Quaco (Quaco-West)			
Whitehead	King	Quai	Mi-partie provinciale.
"	Charlotte	"	
Wilsons-Beach	"	Brise-lames.	
Woodlands	"	Quai.	
Wrights	Victoria	Brise-lames.	
Youngs-Cove	Queen	Quai (de marée)	Mi-partie provinciale.

QUÉBEC.

Agnès (Sainte-Agnès)	Beauce	Quai	Le 27 novembre 1891.
Amherst (Pt. Shea)	Gaspé	Jetée	Le 6 septembre 1907, 6 février 1913.
Angers	Labelle	Quai	Le 9 août 1911.
	Gaspé	Mur de soutènement et brise-lames.	
Anse-à-Beaufils			
Anse-à-Giles	L'Islet	Quai.	
Anse-à-la-Barbe	Bonaventure	Brise-lames.	
Anse-à-l'eau	Saguenay	Quai	Le 29 juil. 1895.
Anse-à-l'Islot	Gaspé	"	Le 23 juin 1909.
Anse-aux-Gascons	Bonaventure	"	Le 2 fév. 1906.
Anse-du-Portage	Saguenay	Môle	
Anse-St-Jean	"	Quai	Décembre 1888.
Anse-aux-Griffons	Gaspé	Chenal et épis.	
Anse-à-la-Grosse Roche	Chicoutimi	Quai.	
Ayers-Cliff	Stantsead	"	
Aylmer	Wright	"	Le 4 décembre 1912.
Baie-des-Pères (Ville-Marie)	Pontiac	2 "	Le 11 novembre 1896.
Baie-des-Roches	Charlevoix	"	
Baie-St-Paul	"	Massif	Décembre 1888.
Barachois-de-Malbaie	Gaspé	Epi.	
Bassin	"	Brise-lames.	
Beauport	Québec	Quai	Le 19 octobre 1891.
Beaupré	Montmorency	"	
Bécancour	Nicolet	"	

QUÉBEC—*Suite.*

Localité.	Comté.	Désignation des ouvrages.	Date du transfert au ministère de la Marine et des Pêcheries.
Belœil	Verchères	Murs de quai et quai.	
Bergeronnes	Saguenay	Quai.	
Berthier (en bas)	Montmagny	"	Le 26 avril 1895.
Berthier (en haut)	Berthier	"	
Bic	Rimouski	Quai, (2)	Avant 1891 et le 7 août 1912.
Black-Capes	Bonaventure	Petit brise-lames.	
Boisbriand (Châteauguay)	Châteauguay		
Bois-Brûlé	Gaspé	Brise-lames.	
Boucherville	Chambly	Quai brise-lames	Le 20 novembre 1912.
Bonaventure-Est	Bonaventure	"	
Bonaventure (rivière)	"	Quai et épi	Le 2 novembre 1912.
Bryants Landing	Brome	Quai.	
Cabano	Témiscouata	"	
Cacouna	"	"	
Cannes-de-Roches	Gaspé	Brise-lames.	
Cap-à-l'Aigle	Charlevoix	Quai	Le 13 juillet 1885.
Cap-Chatte	Gaspé	Brise-lames et épi.	
Cap-de-la-Magdeleine	Champlain	Quai	Le 23 novembre 1912.
Cape-Cove	Gaspé	"	
Caplan	Bonaventure	Brise-lames.	
Cap-Santé	Portneuf	Quai.	
Cap-St-Ignace	Montmagny	"	
Carleton	Bonaventure	"	Le 27 avril 1889.
Cascades	Vaudreuil	"	Le 28 janvier 1887.
Caughnawaga	Laprairie	"	
Cèdres (Les)	Soulanges	"	Le 16 septembre 1896.
Cèdres (Les)	"	" (sur le canal).	
Chamb rd	Chicoutimi	"	
Champlain	Champlain	"	
Châuteauguay (Boisbriand)	Châteauguay	"	
Château-Richer	Montmorency	"	Le 7 mai 1912.
Chicoutimi	Chicoutimi	"	Décembre 1888 et le 1er mars 1912.
Chute-Monte-à-Peine	Joliette	"	
Clark-City (Sept-Iles)	Saguenay	"	
Colleraine	Mégantic	Jetée.	
Contrecœur	Verchères	Quai.	
Coteau du-Lac	Soulanges	Jetée	Le 28 août 1896.
Coteau du Lac	"	Quai (sur le canal).	
Coteau-Landing	"	Quai	Le 28 août 1896.
Côte Sainte-Catherine	Laprairie	Quai du traversier.	
Cross-Point	Bonaventure	Quai.	
Deschambault	Portneuf	"	
Desjardins	Pontiac	"	Le 10 janvier 1906.
D'Israeli	Wolfe	"	
Ditchfield	Beauce	"	
Doucet's-Landing	Nicolet	"	
Douglastown	Gaspé	"	
East-Templeton	Wright	"	Le 6 août 1909.
Escoumains	Saguenay	"	
Etang-du-Nord	Gaspé	Brise-lames.	
Fabre	Ponti c	Quai.	
Fassett	Labelle	"	Le 23 mai 1912.
Father-Point	Rimouski	"	
Flint's (Trois-Lacs)	Beauce	"	
Fort-William	Pontiac	"	
Gaspé-Bassin	Gaspé	"	
Garthby (Beaulac)	Wolfe	"	
Gatineau	Wright	"	
Georgeville	Stanstead	Jetée.	
Graham	Vaudreuil	Quai	Le 19 mars 1910.
Grande-Bergeronnes	Chicoutimi	Améliorations.	
Grande-Décharge	Saguenay	Débarcadère.	
Grande Entrée	Gaspé	Quai	Le 8 octobre 1910.
Grands-Méchins (voyez Méchins)			
Grand-Pabos	Gaspé	Quai	Le 6 juillet 1892.
Grande-Rivière	"	Jetée.	
Grande-Vallée	"	Améliorations et quai.	

QUÉBEC—*Suite.*

Localité.	Comté.	Désignation des ouvrages.	Date du transfert au ministère de la Marine et des Pêcheries.
Greece-Point	Argenteuil	Quai	Le 22 mai 1902.
Grindstone	Gaspé	"	Le 7 décembre 1909.
Grondines	Portneuf	"	
Grosse-Ile	Montmagny	Quais (2) (Quarantaine).	
Gross-s-Roches	Saguenay	Quais.	
Harrington	"	"	
Hopetown	Bonaventure	Brise-lames.	
House-Harbour	Gaspé	Jetée.	
Hudson	Vaudreuil	Quai	Le 30 juin 1904.
Hull	Wright	"	
Iberville	Iberville	"	
Ile-aux-Coudres	Charlevoix	"	
Ile-aux-Grues (Crane-Island)	Montmagny	"	Décembre 1888.
Ile-Bizard	Jacques-Cartier	Jetée.	
Ile-Perrot (nord)	Vaudreuil	Quai	Le 6 octobre 1897.
Ile-Perrot (sud)	"	"	Le 18 juillet 1910.
Ile-Verte	Témiscouata	"	
Kamouraska	Kamouraska	"	
Knowlton-Landing	Brome	"	Le 11 novembre 1897
Lachine	Jacques-Cartier	"	
Lacolle	Saint-Jean	"	Le 28 mai 1886.
Lac Labelle	Labelle	Quais (3)	
Lac Mégantic	Beauce	Quai	Le 14 juillet 1887.
Lambton	"	"	
Lanoraie	Berthier	"	
Laprairie	Laprairie	Jetées, etc.	
L'Anse-à-la-Grosse-Roche	Chicoutimi	Quai.	
L'Assomption	L'Assomption	Brise-glaces.	
La-Tuque	Saint-Maurice	Quai.	
Lavaltrie	Berthier	"	
Les-Boules (Petit-Métis)	Rimouski	"	
Les-Eboulements	Charlevoix	"	Le 4 septembre 1894.
Les-Ecureuils	Portneuf	"	
Les-Escoumains	Saguenay	"	
Le-Tableau (Tableau)	"	"	
Lévis	Lévis	Quai en eau profonde et de l'immigration.	
Limoilou	Québec	Débarcadère.	
L'Islet	L'Islet	Quai	Décembre 1888.
Little-Matane	Rimouski	Améliorations.	
Long-Sault	Pontiac	Quai.	
Longueuil	Chambly	"	Le 24 février 1893.
Lotbinière	Lotbinière	"	
Louisville	Maskinongé	"	
Lourdes	Mégantic	"	
Magog	Stanstead	"	Le 7 déc. 1895.
Maguasha	Bonaventure	"	Le 14 février 1913.
Maria	"	"	
Maria, Cap	"	Ouvrage de protection.	
Marsoum	Gaspé	Quai.	
Masson	Labelle	"	Le 30 mai 1907.
Matane	Rimouski	Jetée et brise-lames (2)	Le 3 juin 1892.
Méchins	"	Quai	Le 15 janv. 1913.
Mille-Vaches	Saguenay	"	
Mistassini	Chicoutimi	"	
Mistook	"	"	
Montebello	Labelle	"	Le 23 mai 1912.
Mont-Louis	Gaspé	Débarcadère.	
Montmagny	Montmagny	Quais (2)	Le 24 oct. 1885.
Montmagny (Bassin)	"	Quai	Le 21 nov. 1912.
Montmorency (chutes)	Québec	Mur.	
Montréal (est)	Hochelaga	Quai	Le 18 déc. 1907.
Moose-Bay	Compton	"	
Murray-Bay (Malbaie)	Charlevoix	"	Le 15 août 1893.
Natashquan	Saguenay	"	
New-Carlisle	Bonaventure	"	Le 27 avril 1889
" Ouest	"	Petit brise-lames.	
Newport	Gaspé	Jetées.	
New-Richmond	Bonaventure	Débarcadère.	
Nicolet	Nicolet	Môle et quai.	

QUÉBEC—*Suite.*

Localité.	Comté.	Désignation des ouvrages.	Date du transfert au ministère de la Marine et des Pêcheries.
Nominingue	Labelle	Petits quais (5).	
North-Hatley	Stanstead	Quai.	
Norway-Bay	Pontiac	"	
Notre-Dame-du-Lac (Témiscouata)	Témiscouata	Petits quais (3).	
Notre-Dame-du-Portage	"	Quai.	
Papineauville	Labelle	"	Le 16 avril 1912.
Paspébiac	Bonaventure	"	Le 22 fév. 1906.
" Est (Portage)	"	Brise-lames.	
Peel-Head (baie)	Missisquoi	Quai	Le 19 déc. 1906.
Percé (Anse Nord)	Gaspé	"	Le 11 avril 1904.
Percé	"	Jetées	Le 6 déc. 1892.
Péribonka	Chicoutimi	Quai.	
Perkins-Landing	Brome	"	
Petit-Saguenay	Saguenay	"	
Philipsburg	Missisquoi	"	
Piche-Point	Pontiac	"	
Pierreville	Yamaska	"	
Piopolis	Compton	"	
Pointe-à-Brousseau	Gaspé	Brise-lames et ouvrage de protection.	
Pointe-à-Elie	"	Jetée.	
Pointe-à-Pizeau (Sillery)	Québec	Quai.	
Pointe-à-Rousseau	Gaspé	"	
Pointe-à-Valois (Valois)	Vaudreuil	"	Le 6 oct. 1897.
Pointe-aux-Esquimaux	Saguenay	"	Le 24 nov. 1897.
Pointe-aux-Trembles	Portneuf	"	
" " (en haut)	Laval	"	Le 20 nov. 1912.
Pointe-Basse	Gaspé	Brise-lames.	
Pointe-Claire	Jacques-Cartier	Quai.	
Pointe-Fortune	Vaudreuil	Quai	Le 19 mars 1910.
Pointe-Saint-Pierre	Gaspé	Quai et brise-lames.	
Port-Daniel	Bonaventure	Quai	Le 25 avril 1889.
Port-Lewis	Huntington	"	Le 30 août 1899.
Port-Saint-François	Nicolet	"	
Portneuf	Saguenay	"	
Québec	Québec	Quai du roi, en eau profonde et quai de l'hôp.	
Repentigny	L'Assomption	Quai.	
Richmond	Richmond	Brise-glaces.	
Rigaud	Vaudreuil	Quais (2)	Le 30 sept. 1907.
Rimouski	Rimouski	Quai	Le 29 juin 1894.
Rivière-à-la-Pipe	Chicoutimi	"	
Rivière-aux-Vases	"	"	
Rivière-aux-Renards	Gaspé	Brise-lames.	
Rivière-Blanche	Rimouski	Quai	Le 26 avril 1911.
Rivière-des-Vases	Témiscouata	"	
Rivière-du-Loup	"	"	Le 16 sept. 1891.
Rivière-du-Sud	Montmagny	Ouvrage de protection.	
Rivière Girard	Témiscouata	Quai.	
Rivière Godefroy	Nicolet	"	
Rivière-la-Guerre	Huntington	Améliorations.	
Rivière Noire	Charlevoix	Brise-lames.	
Rivière Richelieu	Chambly	Brise-glaces.	
Rivière Saint-Maurice	Saint-Maurice	Glissoirs, etc.	
Rivière-Ouelle	Kamouraska	Quai	Le 28 sept. 1892.
Rivière-Vases	Témiscouata	Jetée.	
Rivière Verte	"	Débarcadère.	
Roberval	Chicoutimi	Quai	Le 4 déc. 1912.
Ruisseau-à-Loutre	Rimouski	"	
Ruisseau-Leblanc	Bonaventure	Quai et brise-lames.	
Sabrevois	Iberville	Quai.	
Saut-au-Cochon	Saguenay	Massif.	
Sault-Montmorency (voyez Montmorency).			
Shigawake	Bonaventure	Quai.	
Sorel	Richelieu	Deux quais des hautes-eaux et brise-lames.	Le 18 nov. 1912.
Squateck	Témiscouata	Jetée.	
Stratford-Centre	Wolfe	Quai.	

QUÉBEC—*Suite.*

Localité.	Comté.	Désignation des ouvrages.	Date du transfert au ministère de la Marine et des Pêcheries.
Sainte-Adélaïde-de-Pabos	Gaspé	Brise-lames.	
Sainte-Agnès (voyez Agnès).			
Saint-Alexis	Chicoutimi	Jetée.	
Saint-Alphonse	"	Quai	Le — déc. 1888.
Saint-André-de-Kamouraska (Kamouraska).			
Saint André	Argenteuil	Quai.	
Saint-Anicet	Huntington	"	Le 28 août 1896.
Sainte-Anne-de-Bellevue	Jacques-Cartier	"	Le 8 mai 1908.
Sainte-Anne-de-la-Pérade	Champlain	"	
Sainte-Anne-de-la-Pocatière	Kamouraska	"	
Sainte-Anne-des-Monts	Gaspé	Epi et brise-lames.	
Sainte-Anne-de-Sorel	Richelieu	Quai.	
Sainte-Anne-du-Saguenay	Chicoutimi	"	
Saint-Blaise	Saint-Jean	"	
Saint-Bonaventure	Bonaventure	Jetée.	
Saint-Charles-Borromée	Chicoutimi	Jetées (2).	
Saint-Charles	Saint-Hyacinthe	Quai.	
Sainte-Croix	Lotbinière	"	
Saint-Denis	Saint-Hyacinthe	"	Le 24 déc. 1912.
Saint-Dominique	Soulanges	"	
Saint-Edouard des-Méchins (voyez Grands-Méchins).			
Saint-Eloi	Témiscouata	Quai.	
Sainte-Emélie	Lotbinière	"	
Sainte-Famille	Montmorency	"	
Saint-Félicien	Chicoutimi	"	
Sainte-Félicité	Rimouski	"	
Saint-Fidèle	Charlevoix	"	
Saint-François-de-Sales	Laval	"	
Saint-François-du-Lac	Yamaska	"	
Saint-François (nord)	Montmorency	"	
Saint-François (sud)	"	"	
Saint-Fulgence	Chicoutimi	Massif.	
Saint-Gédéon	"	Quai.	
Saint-Gédéon (île)	"	"	
Sainte-Geneviève	Jacques-Cartier	" (pile de pont).	
Saint-George-de-Malbaie	Gaspé	Brise-lames	
Saint-Godefroy	Bonaventure	"	
Saint-Hilaire	Rouville	Quai.	
Saint-Ignace-de-Loyola	Berthier	"	
Saint-Ignace (sud)	"	"	
Saint-Irénée	Charlevoix	"	Le 30 mai 1891.
Saint-Jean (île d'O.)	Montmorency	"	Le 9 mars 1893.
Saint-Jean-des-Chaillons	Lotbinière	"	
Saint-Jean-Port-Joli	L'Islet	"	Le 25 mai 1896.
Saint-Jérôme	Chicoutimi	"	
Saint-Joseph-de-Letellier	Saguenay	"	
Saint-Joseph-de-Sorel	Richelieu	"	
Saint-Lambert	Chambly	"	
Saint-Laurent	Montmorency	"	Le 25 août 1894.
Sainte-Luce	Rimouski	"	
Saint-Marc	Verchères	"	Le 27 oct. 1903.
Saint-Mathias	Rouville	Jetée.	
Sainte-Méthode (Ticouabé).			
Saint-Michel-de-Bellechasse	Bellechasse	Quai.	
Saint-Michel-de-Yamaska	Yamaska	"	
Saint-Nicholas	Lévis	"	Le 21 mai 1900.
Saint-Omer	Bonaventure	"	
Saint-Ours	Richelieu	"	
Saint-Paul-de-l'Ile-aux-Noix (Saint-Valentin).			
Saint-Paul-L'Industrie	Joliette	Quai.	
Saint-Pierre-les-Becquets	Nicolet	"	
Saint-Roch-des-Aulnaies	L'Islet	"	
Saint-Siméon	Charlevoix	"	Le 28 avril 1908.
Saint-Sulpice	L'Assomption	"	
Saint-Timothée	Beauharnois	"	

QUÉBEC—*Fin.*

Localité.	Comté.	Désignation des ouvrages.	Date du transfert au ministère de la Marine et des Pêcheries.
Saint-Valentin	Saint-Jean	Quai.	
Saint-Valier	Bellechasse	"	
Sainte-Victoire	Richelieu	"	
Saint-Zotique	Soulanges	"	
Tableau (Le-Tableau).			
Tadoussac	Saguenay	Quai.	
Terrebonne	Terrebonne	"	
Three-Lakes (Flints).			
Trois-Rivières	Trois-Rivières	Quai et dock.	
Ticouabé	Chicoutimi	Quai.	
Trois-Pistoles	Témiscouata	"	Le 10 mai 1895.
Trois-Pistoles	"	Brise-lames.	
Valois (Pointe-à-Valois).			
Varennes	Verchères	Quai	Le 20 nov. 1912.
Vaudreuil	Vaudreuil	"	Le 19 mars 1910.
Verchères	Chambly et Verchères	"	Le 21 oct. 1904.
Verdun	Jacques-Cartier	"	
Victoria-Bay	Compton	"	Le 7 juin 1892.
Ville-Marie (Baie-des-Peres).			
Weedon	Wolfe	Ouvrages de protection.	
Woburn	Beauce	Quai.	
Woodman-Beach	Bonaventure	Petit brise-lames.	
Yamachiche	Saint-Maurice	Jetée.	

ONTARIO.

Amherstburg	Essex	Ouvrages de protection.	
Arnprior	Renfrew	Quai	Le 5 mai 1911.
Barrie	Simcoe	Débarcadère.	
Barrie (Allandale)	"	Quai.	
Barrys-Bay	Renfrew	"	Le 7 juil. 1905.
Bayfield	Huron	Jetées (3).	
Baysville	Muskoka	Quai	Le 16 juin 1906.
Beaumarais	"	"	
Beaverton	Ontario	Jetée et brise-lames.	
Belle-River	Essex	Ouvrages de protection.	
Bensfort	Northumberland	Quai.	
Bewdley	"	"	
Big-Bay	Grey	Jetée.	
Birdsall	Northumberland	Quai.	
Blind-River	Algoma	"	Le 26 août 1903.
Bowmanville	Durham	Jetée et brise-lames.	
Bracebridge	Muskoka	Quai	Le 16 juin 1906.
Brighton	Northumberland	"	Le 21 fév. 1913.
Brockville	Leeds	"	
Bronte	Halton	"	Le 30 juin 1905.
Bruce-Mines	Algoma	Jetée	Le 21 août 1901.
Burks-Falls	Parry-Sound	Quai	Le 31 oct. 1906.
Burleigh-Falls	Peterboro	"	
Burlington (baie)	Wentworth	"	
Burlington (chenal)	"	Quai et pont.	
Cache-Bay	Nipissing	Quai.	
Callendar	Parry-Sound	"	
Cape-Croker	Bruce	"	
Chantry (île)	"	Brise-lames.	
Charlton	Nipissing	Quai.	
Christian-Island	Simcoe	Quai (de la rés. des sauv.)	
Chute-à-Blondeau	Prescott	Quai	Le 5 mai 1909.
Cockburn-Island	Algoma	"	
Cobourg	Northumberland	Brise-lames et jetée.	Le 27 nov. 1912.
Colborne	"	Quai.	
Colchester	Essex	"	
Coldwater	Simcoe	"	
Collingwood	"	Brise-lames (2).	
Collingwood	"	Quai.	
Colpoys-Bay	Bruce	Quai et jetée.	
Cornwall	Stormont	Quai.	

ONTARIO—*Suite.*

Localité.	Comté.	Désignation des ouvrages.	Date du transfert au ministère de la Marine et des Pêcheries.
Crowes-Landing	Peterboro	Quai.	
Cumberland	Russell	"	
Curtis-Landing	Northumberland	"	
Dawson (pointe)	Nipissing	Massif.	
Depot-Harbour	Muskoka	Quai	20 avril 1907.
Desbarats	Algoma	"	
Dryden	Riv. à la Pluie	"	
Dunnets-Landing	Northumberland	"	
Dyers-Bay	Bruce	"	
Echo-Bay	Algoma	"	22 sept. 1905.
Elk-Lake	Nipissing	"	
Fort-William	Thunder-Bay	Mur de quai.	
Goderich	Huron	2 jetées et brise-lames	22 avril 1876.
Gores-Landing	Northumberland	Quai	Ouvr. n'ap. pas au gouv.
Grand-Bend	Lambton	"	
Grahams (baie)	Carleton	Ouvrages de protection.	
Gravenhurst	Muskoka	Quai.	
Griffiths (île)	Bruce	"	
Haileybury	Nipissing	" et chantier de navire	29 mai 1906.
Hamilton	Wentworth	Revêtement	10 mars 1913.
Harwood	Northumberland	Quai.	
Hawkstone	Simcoe	"	
Hiawatha	Peterborough	" de la rés. des Sauv.	
Hilton (Markvale)	Algoma	"	9 mai 1898.
Holland (rivière)	Simcoe	"	
Honora (baie)	Algoma	"	12 août 1905.
Huntsville	Parry-Sound	"	16 juin 1906.
Inverhuron	Bruce	Jetée.	
Jeannette's-Creek	Kent	Quai.	
Juniper-Island	Peterboro.	"	
Kearney	Parry-Sound	"	
Kempenfeldt (baie)	Simcoe	"	
Kenora	Riv. à la Pluie	"	
Kincardine	Bruce	2 môles.	
Kingsville	Essex	Jetée	21 fév. 1885.
Lakefield	Peterboro.	Quai.	
Lakeport	Northumberland	"	18 juin 1912.
Lancaster (Lancaster-Sud).			
La Passe	Renfrew	Quai.	
Latchford	Nipissing	Barrage.	
Leamington	Essex	Jetée	7 avril 1902.
Lion's-Head	Bruce	Brise-lames	16 juillet 1904.
L'Orignal	Prescott.	Quai	7 nov. 1903.
Magnetawan	Parry-Sound.	"	22 fév. 1910.
Malloreytown	Leeds	"	
Markvale (Hilton).			
Massey	Algoma	Quai.	
Mattawa	Nipissing	"	
Meaford	Grey	2 jetées.	
"	"	Brise-lames.	
Michipicoten	Algoma	Quai.	
Midland	Simcoe	Pilotage et quai	21 juillet 19
Monetville	Nipissing	Quai.	
Morpeth	Elgin	Jetée	11 mars 1895.
Mount-Julian	Peterboro.	Petit quai.	
McCracken's-Landing	"	Jetée.	
Newcastle	Durham	2 piles.	
New-Liskeard	Nipissing	Quai.	
Nipissing	"	"	
North-Bay	"	"	16 déc. 1899.
"	"	Brise-lames.	
Oakville	Halton	2 jetées.	
Oliphant	Bruce	Quai.	
Orillia	Simcoe	"	
Oshawa	Ontario	Jetée	19 jan. 1904.
Otonabee (rivière)	Peterboro.	"	
Owen-Sound	Grey	" et ouvr. de protect.	18 nov. 1882.
Oxenden	"	"	
Parry-Sound	Parry-Sound	Quai.	
Pelee-Island (Pointe Pelée).			

ONTARIO—*Suite.*

Localité.	Comté.	Désignation des ouvrages.	Date du transfert au ministère de la Marine et des Pêcheries.
Pembroke	Renfrew	Quai	7 sept. 1905.
Penitanguishene	Simcoe	"	N'appart. pas au gouv.
Peterboro	Peterboro	"	7 août 1909.
Petawawa	Renfrew	"	
Pickering (Baie du Français)	Ontario	Jetées.	
Pike-Creek	Essex	Ouvrage de protection.	
Pointe-Pelée (Pelee-Island)	"	Quai	18 août 1903.
Pointe-Pelée	"	" (de refuge)	28 juin 1909.
Porcupine	Nipissing	"	
Port-Albert	Huron	Jetées.	
" Arthur	Algoma	Quai et brise-lames.	
" Bruce	Elgin	2 jetées.	
" Burwell	"	Jetée et brise-lames.	
" Colborne	Welland	" "	
" Dover	Norfolk	2 jetées.	
" Elgin	Bruce	Brise-lames.	
" Finlay	Algoma	Quai	25 avril 1902.
" Hope	Durham	Jetée.	
" Rowan	Norfolk	"	9 avril 1898.
" Stanley	Elgin	2 jetées et brise-lames.	
Providence-Bay	Algoma	Jetée	26 mai 1905.
Rainy-River	Algoma	Barrage, etc.	
Rama	Ontario	Quai.	
Red-Bay	Bruce	"	
Richards-Landing	Algoma	"	25 fév. 1899.
Rivière-aux-Puces	Essex	Ouvrages de protection.	
Rivière-aux-Sables	Bruce	Jetée de retenue des eaux	
Rivière Tamise	Kent	Quai pour phare.	
Robbins-Landing	Northumberland	"	
Roches-Point	York	"	
Rondeau	Kent	2 jetées et brise-lames	17 déc. 1888.
Rosedale	Victoria	Quai.	
Rosseau	Muskoka	"	19 juin 1907.
Rossport	Algoma	"	20 janv. 1908.
Sand-Point	Renfrew	"	
Saugeen (rivière)	Bruce	2 jetées.	
Sault-Ste-Marie	Algoma	Quai	21 nov. 1889.
Seagull	"	"	
Severn-Bridge	Simcoe	"	
Severn (rivière)	Ontario	Barrages.	
Sheguindah	Algoma	Jetée	17 mai 1902.
Shrewsbury	Kent	Quai.	
Silver-Centre	Nipissing	"	21 juin 1910.
Silverwater	Algoma	"	8 août 1907.
Southampton	Bruce	3 jetées et un brise-lames	21 juin 1888.
South-Lancaster	Glengarry	Quai	13 oct. 1905.
South-Porcupine	Nipissing	"	
Stanley (île)	Glengarry	"	
Stokes (baie)	Bruce	"	
Sturgeon-Falls	Nipissing	"	
St-Joseph	Huron	"	
St-Joseph (île)	Algoma	" (3)	
St-Williams	Norfolk	"	
Summerstown	Glengarry	"	12 mars 1890.
Sunbridge	Parry-Sound	"	
Tenby-Bay	Algoma	"	
Thames (rivière)	Kent	"	24 sept. 1909.
Thessalon	Algoma	"	Déc. 1895.
Thorah (île)	Ontario	"	
Thornbury	Grey	Jetée et brise-lames.	
Tobermoray	Bruce	Estacades flottantes.	
Tolsma (baie)	Algoma	Quai et jetée.	
Toronto	York	Ouvrage de protection.	
Treadwell	Prescott	Quai	5 mai 1909.
Wabigoon	Algoma	"	
Wendover	Prescott	"	15 déc. 1906.
Wheatley	Kent	"	23 mars 1912.
Whitby	Ontario	2 jetées.	
White-Cloud (île)	Grey	Quai.	

ONTARIO—*Fin.*

Localité.	Comté.	Désignation des ouvrages	Date du transfert au ministère de la Marine et des Pêcheries
Wiarton	Bruce	Quai, jetée et brise lames.	21 nov. 1890.
Wilson-(rocher)	Algoma	Massif.	
Windermere	Muskoka	Quai.	
Windsor	Essex	Dock.	

MANITOBA.

Arnes	Selkirk	Quai.	
Delta	Macdonald.	Ouvrage de protection.	
Gimli	Selkirk	Quai.	
Gull-Harbour	"	"	
Hnausa	"	"	
Icelandic-River	"	"	
Pélican, Lac	Souris	"	
Selkirk	Selkirk	"	29 oct. 1904.
St-André, Rapides de	"	Ecluse et barrage.	
St-Laurent	"	Quai.	
Victoria-Beach	"	"	
Winnipeg-Beach	"	"	

SASKATCHEWAN.

Last-Mountain, Lac	Régina	Ecluse et barrage.	
Prince-Albert	Saskatchewan	Quai.	

ALBERTA.

Edmonton	Edmonton	Quai.	

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Alberni	Comox-Atlin	Quai.	
Alice-Arm	"	"	
Arrow-Park	Kootenay	"	
Athalmar	"	"	
Bamfield-Creek	Comox-Atlin	"	
Boswell	Kootenay	"	
Brisco	"	"	
Brownsville	New-Westminster.	"	
Burton-City	Kootenay.	"	
Campbell-River	Comox-Atlin	"	
Celista	Yale-Cariboo	"	
Chase	"	"	
Chilliwack	New-Westminster.	"	
Clayoquot (Tofino)	Comox-Atlin	"	
Comaplix	Kootenay	"	
Deer-Park	"	"	
Dewdney	New-Westminster	"	
Donatellis	"	"	
East-Haney	"	"	
Glenn-Valley	"	"	
Golden	Kootenay	"	
Goose-Bay	Comox-Atlin	"	
Gowland (havre)	New-Westminster	Pontée.	
Gordons-Road	"	Quai.	
Greens-Landing	"	"	
Hardy (baie)	Comox-Atlin	"	
Harriston-River	New-Westminster	Barrage.	
Harrup	Kootenay	Quai.	

COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Fin.*

Localité.	Comté.	Désignation des ouvrages	Date du transfert au ministère de la Marine et des Pêcheries
Hatzic	New-Westminster	Quai.	
Holberg	Comox-Atlin	" (en cours d'exécut.)	
Hollyburn	South-Vancouver	"	
Kamloops	Yale-Cariboo	"	
Kinkolith	Comox-Atlin	"	
Kokanee	Kootenay	"	
Ladner	New-Westminster	"	
Ladysmith	Nanaïmo	"	29 nov. 1905.
Langley	New-Westminster	"	24 nov. 1910.
Masset	Comox-Atlin	Quais (2)	30 oct. 1912.
Matsqui	New-Westminster	"	
McAdams-Landing	"	"	
McIvors-Landing	"	"	
Metchosin	Nanaimo	"	
Mill-Bay	"	"	
Mirror-Lake	Kootenay	"	
Mission-City	New-Westminster	"	
Mount-Lehman	"	"	
Murphys-Landing	"	"	
Nanaimo	Nanaïmo	"	
New-Westminster	New-Westminster	"	
Okanagan-(rivière)	Yale-Cariboo	Ouvrage de protection.	
Pitt (rivière)	New-Westminster	Quai.	
Porcher (île)	Comox-Atlin	"	
Port-Hammond	New-Westminster	"	
Port-Haney	"	"	
Port-Kells	"	"	
Port-Moody	"	"	
Powell-River	Comox-Atlin	Barrage.	
Prince-Rupert	"	Quai.	
Proctor	Kootenay	"	
Quatsino	Comox-Atlin	"	
Queen-Charlotte-City	"	"	
Queen-Bay	Kootenay	"	
Refuge-Bay	Comox-Atlin	"	
Revelstoke	Kootenay	"	
Riverside	New-Westminster	"	
Rosedale	"	"	
St-Jaques (île)	Nanaïmo	"	
Salmon-Arm	Yale-Cariboo	"	
Savary (île)	Comox-Atlin	"	
Shushartie (baie)	Comox-Atlin	"	
Shutty (plage)	Kootenay	"	
Sicamous	Yale-Cariboo	"	
Sidney	Nanaïmo	"	30 nov. 1913.
Skidegate	Comox-Atlin	"	
Smiths-Landing	"	"	
Sorrento	Yale-Cariboo	"	
Stevestons	New-Westminster	"	
Stewart	Comox-Atlin	"	6 mai 1902.
Sumas	New-Westminster	"	
Sunshine (baie)	Kootenay	"	
Surf-Inlet	Comox-Atlin	"	
Tofino (Clayoquot)			
Tucker (baie)	Comox-Atlin	"	
Union-Bay	"	"	
Whonnock	New-Westminster	"	
Williams-Head	Nanaïmo	" de quarantaine.	
Wilmer	Kootenay	"	
Woods et lac Long	Yale-Cariboo	Canal.	

CONCLUSION.

Pendant l'exercice dernier, les travaux de cette division du service se sont accrus énormément, comme on peut en juger par le rapport ci-dessus.

En 1913, les dépenses se sont élevées à $9,713,481.94 contre $8,558,867.39 pour la période correspondante de 1912.

Comme à l'ordinaire, les travaux confiés aux officiers sous ma direction ont été exécutés avec habileté et grand empressement, et c'est avec un plaisir sensible que je remercie tous ceux qui m'ont aidé, y compris les employés du bureau principal, des bons offices qu'ils ont rendus en toute occasion.

EUGENE D. LAFLEUR,
Ingénieur en chef.

PARTIE V

RAPPORT

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1913

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
BUREAU DU SURINTENDANT GÉNÉRAL,
OTTAWA, 20 octobre 1913.

M. R. C. DESROCHERS,
Secrétaire, ministère des Travaux publics.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur le service télégraphique de l'Etat, pour l'année terminée le 31 mars 1913.

Ce rapport, similaire à celui de l'année dernière, est accompagné d'une liste (faite jusqu'à date) des lignes aériennes et sous-marines en opération, avec des données sur leur longueur, l'année de leur construction, le nombre des bureaux présentement établis et une estimation des résultats obtenus.

Au rapport sont annexés les tableaux ordinaires donnant des détails sur les bureaux, les télégraphistes, etc., des différents districts, ainsi que le tarif des messages sur toutes les lignes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. H. KEELEY,
Surintendant général.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT

PUISSANCE DU CANADA

BUREAU PRINCIPAL: MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, OTTAWA.

(31 mars 1913)

EXÉCUTIF.

L'hon. R. Rogers, ministre des Travaux publics.
M. J. B. Hunter, sous-ministre des Travaux publics.

PERSONNEL DU BUREAU PRINCIPAL.

D. H. Keeley, surintendant général.
M. W. Crean, assistant technique.
J. E. Gobeil, assistant technique.
Mlle E. D. McClosky, secrétaire du surintendant général.
Mlle A. Ranger, assistante-secrétaire.
P. G. Burgess, comptable, branche du télégraphe.
S. E. Bray, assistant comptable, branche du télégraphe.

INSPECTEURS GÉNÉRAUX.

A. B. McDonald, Sydney-Nord, Cap-Breton, lignes télégraphiques de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.

J. S. McDonald, Edmonton, Alta., lignes du Nord-Ouest et du sud de la Colombie-Britannique.

SURINTENDANCES.

Edwin Pope, Québec, sur. de dist., côte nord et du G. N. W.
E. H. Têtu, Longue-Pointe de Mingan, sur. de dist., côte nord, Bersimis-est.
J. P. Pouliot, sur. de district, ligne de la quarantaine, etc., jusqu'à Grosse-Ile.
A. Malouin, sur. de dist., Pointe-Ouest, île d'Anticosti,
A. Le Bourdais, Grindstone, sur. de dist., îles de la Madeleine.
J. Dumulon, Ville-Marie, P.Q., sur. loc. dist. de Timiskaming.
D. C. Dawson, Saint-Jean, N.-B., sur. de dist., réseau du Cap-Breton.
J. B. Parker, Grand-Manan, N.-B., sur. de dist., réseau de la baie de Fundy.
J. McR. Selkirk, Leamington, Ont., sur. de dist., réseau de l'île Pelée.
Robt. C. MacDonald, Edmonton, Alta, sur. de dist., territoires du Nord-Ouest.
Wm. Henderson, Victoria, sur. de dist., Colombie-Britannique, sud.
L. E. Palmer, Kamloops, C.-B., surint. de la ligne Penticton.
J. L. Phelan, Vancouver, C.-B., sur. de dist., réseau du Yukon.
H. Gilchen, Whitehorse, T.Y., sur. de dist., Atlin et frontière.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT.

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes	Câbles.	Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			Milles	Nœuds.			
Terre-Neuve....	Port au Basque—Cap-Ray.....	1883	14		14	2	
Nouvelle-Ecosse.	Sydney-Nord—Meat-Cove (v. ligne de c.)	1880-02	165½	....			
" ..	A travers le chenal Bras-d'Or.	1880	.....	¼			
" ..	" havre Sainte-Anne..	1887	.....	¾	166¾	23	
" ..	" havre Ingonish.....	1887	.....	¾			
" ..	French-River....	.....	.....	¼			
" ..	Englishtown.....	.....	.....	¼			
" ..	Grand-Bras-d'Or—Kempt-Head	1904	20	.....	20	3	
" ..	Meat-Cove—Ile Saint-Paul.....	1890	.....	20	23	1	
" ..	Sur l'île Saint-Paul.....	1890	3	.....			
" ..	Baie Saint-Laurent, Money-Point.	1907	8	.....	8	4	
" ..	Mabou—Meat-Cove.....	1887-00	109	.....	109	12	
" ..	Barrington—Cap-Sable.....	1883	16	.....			
" ..	A travers le chenal Bear-Point.....	1883	. ..	1½	17¾	Loué.	
" ..	" du phare	1883	...	¼			
" ..	Mabou—Port-Hawkesbury.....	1903	41¾	.....	73¾	7	
" ..	Port-Hawkesbury—Saint-Pierre.....	1903	32	.....			
" ..	Saint-Pierre—Main-à-Dieu.....	1904	84¼	.....			
" ..	Main-à-Dieu—Scatari.....	1902-09	1	3½	131½	17	
" ..	Sur l'île Scatari.....	1904	7¼	.....			
" ..	Gabarous—Sydney-Nord...	1904	35½	.....			
" ..	Petit-Bras-d'Or—Kempt-Head.....	1905	36	.....	36	6	
" ..	Sydney-Nord—Eskasoni.....	1905	37	.....	37	10	
" ..	Baie-Chateau—Grand-Narrows.....	1908	16	.....	16		
" ..	Grand-Narrows—Shénacadie.....	1910	8	...	8		
" ..	Leitches-Creek—Steeles (ligne de c.)....	1910	28	....	28		
" ..	Baddeck—Little-Narrows.....	1910	19½		19½		16,311
" ..	Sydney-Nord-Petit-Bras-d'Or (deuxième fil).....	1906	6	.....	6		
" ..	Grande-Rivière—Enon.	1907	19½	.....	19½	2	
" ..	Enon—Gabarous	1909	31	.....	31	2	
" ..	Strathlorne—Wycocomagh.....	1909	33½	.....	33½	5	
" ..	N. E. Margaree—Big-Interval.....	1912	10	.....	10		
" ..	S. W. Margaree—Ainsley-sud.....	1912	23	.....	23		
" ..	Whycocomagh—Little-Narrows.	1912	8½	.....	8½		
" ..	Ligne de C. Lake Ainsley à Hayes-River	1912	3	.....	3	1	
" ..	Loch Ban—Scottsville.....	1912	7	...	7		
" ..	Whycocomagh—Orangedale.....	1912	8	. .	8		
" ..	S. L. Ainsley—Whycocomagh..	1912	7	.....	7		
" ..	North-Sydney—Sydney-Mines—Florence	1912	7	.....	7		
" ..	Little-Narrows—Washabuck	1912	12	.....	12		
" ..	Loop, Eskasoni—McAdams Lake	1912	5	.....	5		
" ..	Grand Narrows—Lower Shenacadie....	1912	7	.....	7		
	Port-Hood, embranchement de l'île :						
	(Longueur de la ligne de ceinture).						
" ..	Sur terre ferme, Port-Hood	1907	½	....			
" ..	Port-Hood—Ile Smith..... ...	1907	.....	2			
" ..	Sur l'île Smith intérieure.....	1907	4	....	13½	4	
" ..	Ile Smith à l'île Henry.....	1907	.....	3			
" ..	Sur l'île Henry ou extérieure.....	1907	4	....			
N.-Brunswick...	Chatham—Escuminac.....	1885	42¼	.... .	42¼	6	939
	A reporter...	.....	920	31½	951½	105	17,250

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Longueur. Câbles.	Longueur. Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles.	nœuds			
	Report	.....	920	31½	951½	105	17,250
	Réseau de la baie de Fundy :						
Nouv-Brunswick	Eastport—Campobello	1880	.....	1¾			
"	Sur la terre ferme d'Eastport	1880	½	.....			
"	Sur l'île Campobello	1880	7½	.....			
"	Campobello-Grand-Manan	1880	.....	7¼			
"	Sur l'île Grand-Manan	1880	25¼	.....	45¾	12	583
"	Grand-Harbour—Ile Cheney	1890	.....	½			
"	Sur l'île Cheney	1890	¾	.....			
"	Ile Cheney—Ile Whitehead	1890	.....	¾			
"	Ile-aux-Perdrix—Fort-Dufferin	1900	.....	¾			
"	" "	1910	.....	¾			
	Embranchement de Cannet-Rock :						
"	Seal Cove—Ile Big-Wood	1910	¼	1½			
"	Sur l'île Big-Wood	1910	1½	.....			
"	Ile Big-Wood—Ile Little-Wood	1910	.....	½	11¼	3	†
"	Sur l'île Little-Wood	1910	¼	.....			
"	Ile Little-Wood—Gannet-Rock	1910	.....	7¼			
	Réseau des îles de la Madeleine						
Québec	Meat-Cove, C.-B.—Iles de la Madeleine	1880	.....	55			
"	Sur les îles de la Madeleine	1881-02	83½	½			
"	Grosse-Ile—Ile Brion	1902	.....	11			
"	Sur l'île Brion à Dingwalls	1902	1	.....			
"	" à Dingwalls au phare	1909	5	.....	184¾	18	2,650
"	House-Harbour—Pointe Basse (ceinture)	1902	8	.....			
"	Pointe Basse—South Beach (ceinture)	1905	6	.....			
"	Grindstone—Barachois (ceinture)	1909	6	.....			
	Ile Amherst—Ile d'Entrée	1910	2	6¾			
	Réseau d'Anticosti :						
"	Gaspé—L'Anse à Fougère	1881	28	.....			
"	L'Anse à Fougère—Anticosti	1881	.....	44¼	316½	9	3,174
"	Sur l'île Anticosti	1881-90	223¼	.....			
"	Anticosti—Longue-Pointe, Mingan	1890	.....	21			
	Dist. de Chicoutimi :						
"	Baie St-Paul—Chicoutimi	1881-04	98	.....	98	5	
"	St-Alexis—Baie Ste-Catherine	1904	78	.....	78	5	
"	Malbaie—Ste-Agnès	1904	32½	.....	32½	2	
"	Baie St-Paul—Petite-Rivière	1904	13	.....	13	1	
"	Chicoutimi—St-Charles	1903	31½	.....			
"	Ste-Anne—Lac-Claire	1903	7	.....	46½	10	
"	Ste-Anne—St-Fulgence	1903	8	.....			
"	St-Fulgence—Sacré-Cœur	1905	73½	.....	73½	4	
"	Malbaie—Baie Ste-Catherine (2e fil)	1904	53	.....	53	.....	
"	St-Alexis—Chicoutimi (2e fil)	1905	14½	.....	14½	....	
	A reporter	.....	1,727¾	191	1,918¾	174	23,657

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Câbles.	Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles	nœuds			
	Report	.....	1,727¾	191	1,918¾	174	23,657
	Dist. de Chicoutimi—Fin.						
Québec	St-Charles—La Pipe	1907	30	.....	30	4	
"	La Pipe—Péribonka	1908	17	.....	17	2	
"	Baie St-Paul—St-Placide	1908	8½	.....	8½	1	33,609
"	Taché St. Louis de Nazaire, l. de c	1912	5	.....	5	1	
	Ligne de la rive nord:						
"	Malbaie—Baie Château (Tadousac)	1881-01	947¼	....	1,030¾	69	
"	A travers la riv. Saguenay à Tadousac	1883	....	1¼			
"	" " " "	1909	.....	1			
"	Baie Château—Belle-Isle*	1901	.....	.....	.....	.....	
"	Bersimis—Godbout	1904-05	114	.....	114	.....	
"	St-Siméon au ph. Cap-Saumon (ceinture)	1909	4	.....	4	1	
"	Harrington—Ile Harrington	1909	1¼	3¼	4½	1	
	Réseau de la quarantaine:						
"	Québec—L'Ange-Gardien	1885	13	.....			
"	L'Ange Gardien—Ile d'Orléans	1885	.....	¾			
"	" (3 longueurs)	1906-09	....	2¼			
"	Sur l'île d'Orléans	1885	29¼	.....			
"	Ile d'Orléans—Ile Réaux	1889	.....	2			
"	" " (2e câble)	1910	.....	2¼			
"	Sur l'île Réaux	1889	2½	.....	80¼	11	1,146
"	Ile Réaux—Grosse-Ile	1889	.....	2			
"	" " (2e câble)	1910	.....	2			
"	Sur la Grosse-Ile (tout compris)	1885-94	3¼	.....			
"	St-Jean—Ste-Famille (ceinture)	1904	11	..			
"	St-François—St-François-nord (fil de ceinture)	.....	10	.....			
"	St-François—Baie St-Paul*	1906	.....	.....	.....	.....	.....
"	Ile aux Grues à Montmagny	1905-09	.....	5	5		
"	Sur l'île aux Grues	1905	3	.....	3	5	
"	Ile aux Grues à la Grosse-Ile	1907	.....	5	5		
"	Beauport—Laval	1909	15	.....	15	4	1,301
"	Ile d'Orléans, téléphone	1910	68	.....	68	7	8,346
"	Barrage Kippewa—Ville-Marie	1910	33½	....	78½	9	810
"	Ville-Marie—Timiskaming-Nord	1911	45				
"	St-Isidore, embranchement	1912	3½	.....	3½	1	
	Réseau de l'île Pelée:						
Ontario	Leamington—Pointe-Pelée	1889	12	.....	45¾	18	1,257
"	Leamington Dock—Ile Pelée	1901	.....	17¼			
"	Sur l'île Pelée	1889-00	16½	.....			
	Lignes du Nord-Ouest:						
Nord-Ouest	Qu'Appelle—Edmonton	1883	593½	.....	593½	16	
"	St-Paul—Dunlingville	1912	48	.....	48	2	
"	Edmonton—Athabaska-Landing	1904	98	.....	98	2	
	A reporter					328	70,126

* Cette partie du câble (Baie Château-Belle-Isle) de 22¼ nœuds, fut relevée en 1909.
† Y compris le réseau de la Baie de Fundy.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Longueur. Câbles.	Longueur. Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles	nœuds			
	Report.		.....	.....	.....	.....	.....
Nord-Ouest	Athabaska Landing—Miror Landing	1909	70	.....	70	1	
"	Miror Landing—Peace-River	1910	199	.....	199	3	
"	Peace-River—Dunvegan	1911	74	.....	74	2	
"	Dunvegan—Lake-Saskatoon	1912	76	.....	76	2	
"	Grand-Prairie-City, ceinture	1912	16	.....	16	1	
"	Peace-River—Shaftsbury	1911	15	.....	15	3	
"	Moose-Jaw—Wood-Mountain	1885	107	.....	107	4	
"	Wood-Mountain—Willow-Bunch	1904	39	.....	39	2	
"	Gravelburg, ceinture	1910	38	.....	38	1	
"	Leeville, ceinture	1912	28	.....	28	1	
"	Saskatoon, ceinture	1892	28	.....	28	1	69,403
"	Edmonton—Indian-Agency—Stony-Plain	1904	32	.....	32	5	
"	Edmonton—St-Albert	1887	9	.....	9	1	
"	St-Albert—Qui-Barre—Alexandre	1902	25	.....	25	3	
"	Duck-Lake—Batoche	1902-10	9	.....	9	2	
"	Duck-Lake Indian Agency	1902	3½	.....	3½	3	
"	Lloydminster (ceinture)	1904-09	58	.....	58	1	
"	Andrew (ceinture)	1904	10	.....	10	1	
"	Andrew et Whitford	1905	7	.....	7	1	
"	Lamont (ceinture)	1910	7	.....	7	1	
"	Lipton (ceinture)	1906	2	.....	2	1	
"	Fort-Qu'Appelle—File-Hills, agence	1907	28	.....	28	4	
"	Saddle-Lake—Ecole industrielle	1900	6½	.....	6½	1	
"	Kamsac—Agence des Sauvages	1907	6½	.....	6½	2	
"	Kamsac—Agence des Sauv.—Pelly	1910	17½	.....	17½	4	
"	Battleford—Green-Lake	1912	165	.....	165	4	
"	Meota (ceinture)	1912	20	.....	20	1	
"	Grouard—Prairie-River	1912	25	.....	25	5	
Colombie-Brit.	Victoria—Banfield—Cap Beale	1891	130	.....	130	12	
"	Embr. du tél. sans fil	.....	1½	.....	1½	...	
"	Victoria—Jordan-River (téléphone)	1909	40	.....	40	5	
"	Alberni—Banfield	1899	53	.....	53	3	
"	Alberni—Clayoquot	1902	96¼	....1¼	97½	9	
"	Toquart—Sechart—embr	1907	9½	.....	9½	1	
"	Moskito-Harbour—Tofino	1911	10¼	¼	10½	1	44,413
"	Tofino—Cloayoquot-Sound	1911	11½	.....	11½	1	
"	Nanaïmo—Comox—Campbell-River	1893-08	118	....	118	9	
"	Comox—Cap-Lazo	1910	6	.....	6	...	
"	Parksville—Alberni	1895	30	..	30	1	
"	Union—Denman—Hornby	1907	23	2	25	5	
"	Nanaïmo—Gabriola	1909	18¼	¾	19	6	
"	Campbell-River—Texeda-Islands	1910	53¾	18½	72¼	10	
"	Salt-Spring-Island	1902-04	62	7¼	69¼	21	4,103
"	Malahat—Saanich	1912	½	3	3½	1	
"	Chemainus—Kuper—Thetis Island	1912	7½	5	12½	4	212
"	Sydney—Sydney-Island	1910	2½	2½	5	2	700
"	Colwood—Mechosin	1909	15	.....	15	*	
"	Golden—Windermere	1901-02	89	.....	89	5	3,382
"	Kamloops—Lower-Nicola	1899	72	.....	72	14	
"	Lower-Nicola—Penticton—Canford	1905-11	197	.....	197	19	
"	Vernon—Kilowna	1905	76	...	76	4	
"	Kilowna—Penticton	1906	46½	1½	48	5	
"	Vernon—Lumby	1907	17	...	17	1	83,577
"	Kamloops—Louis-Creek	1908	39	...	39	7	
	A reporter.	.....	.....	.....	.....	.....	.....

* Afin de trouver plus facilement le total, les nœuds sont considérés comme des milles ordinaires.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

Situation des lignes.	Localités raccordées.	Année.	Longueur. Lignes aériennes.	Câbles.	Total.	Nombre de bureaux.	Messages envoyés.
			milles	nœuds			
Colombie-Brit...	Louis Creek—(Aitkens).....	1910	30	.....	30	6	
" ..	Kamloops—Grande Prairie—Vernon....	1910	89	.....	89	7	
" ..	Nakusp—Edgewood.....	1912	37	. ..	37	7	
Yukon	Ashcroft—Dawson et la frontière..	1899–01	1,845			89	
"	Hazelton—Port-Simpson et Aberdeen...	1901–02	202½				
"	Tagish—Cariboo-Crossing	1901	18	....	2,252½		
"	150-mile-Station—Quesnelle-Forks.....	1902	64				
"	Ashcroft—Lillooet.....	1896	62				
"	Quesnelle—Barkerville	1887	61				
"	Ashcroft—Quesnelle (fil local)....	1878–87	215	.....	215	.....	107,618
"	Hootalinqua—Livingstone-Creek.....	1907	35	.....	35	2	
"	Aberdeen—Prince-Rupert	1907	40	.. ...	40	5	
"	Kitsumkalum à Stewart.....	1910–11	171	. ...	171	7	
"	150-Mile-House—Bella-Coola	1912	329	.....	329	17	
	Lilloet—Pioneer-Mines.....	1912	71	....	71	6	
	Fraser—Lac Stewart.....	1912	40	.....	40	1	
	Total.....	.....	9,515¼	277	9,792¼	682	383,534

RAPPORT DU SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT POUR 1912-1913.

NOTES EXPLICATIVES.

L'état tabulaire qui précède ce rapport indique le nombre total de milles, etc., de lignes télégraphiques exploitées par l'Etat. Les autres lignes, qui ont été subventionnées ou construites et transférées par l'Etat à des compagnies privées ne sont pas comprises dans cette liste.

Dans les pages suivantes, on s'occupe des faits spécifiques qui ont eu lieu durant l'année; et en outre de ce qui s'est fait, pour les exercices précédents, on donne sous forme de rapports séparés ci-annexés, toutes les données qu'il a été possible d'obtenir des surintendants de district, les susdits rapports seront mentionnés sous les différents titres des districts. Lorsqu'il ne se rattache aucune mention particulière à une ligne ci-dessus mentionnée, on doit comprendre qu'elle a été exploitée d'une manière satisfaisante dans le cours de l'année, sans qu'il y ait eu aucun changement depuis les rapports annuels précédents.

TERRE-NEUVE.

La ligne entre le Port-au-Basque et le Cap-Ray continue d'être exploitée suivant la convention conclue avec la compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

PROVINCES MARITIMES.

CAP-BRETON, N.-E.

Les diverses lignes courtes qui étaient en construction au Cap-Breton, en 1912, et dont il a été fait mention dans le rapport de l'année dernière, ont été complétées, et

l'on se propose actuellement d'y installer un service téléphonique conjointement avec les lignes télégraphiques actuelles avec lesquelles elles sont raccordées.

Les renouvellements partiels des poteaux et les réparations générales ordinaires ont été faits sur toute la ligne dans le cours de l'année et le tout a été maintenu en bon état d'opération.

Câble de l'Ile St-Paul.—Le câble entre la Baie St-Laurent et l'Ile St-Paul a été rompu le 25 mars 1912, et il est resté dans cet état parce que le steamer *Tyrian* n'était pas disponible.

REMARQUE.—Ce câble a été réparé par le steamer *Tyrian* le 30 avril 1913.

Le rapport n° 1, du surintendant de district, M. D. C. Dawson, décrivant les opérations des lignes du Cap-Breton, est annexé à ce rapport.

BAIE DE FUNDY.

Service téléphonique.—Le service téléphonique mis en opération en 1911, tel que mentionné dans le rapport de l'année dernière, a été continué d'une manière satisfaisante. Afin de répondre aux nombreuses demandes du public, il est question d'installer une deuxième ligne de câbles entre Grand-Manan et la terre ferme pour le service télégraphique et téléphonique et donner en même temps l'avantage d'une deuxième ligne de communication. Il a été fait un rapport sur ce projet dans le but de faire mettre le montant nécessaire dans le budget de l'année prochaine.

Interruptions et réparations du câble.—Le câble entre Grand-Manan et Campobello a été rompu le 4 mars 1912, et comme il était impossible de se procurer les services du steamer *Tyrian,* le câble est demeuré dans cet état jusqu'au 20 novembre suivant, date de sa réparation.

Câble Deer Island—Campobello (entretenu par le gouvernement comme aide à la Compagnie locale de téléphone West Isles). Ce câble a été rompu le 4 mars 1912, et n'a été réparé par le steamer *Tyrian* que le 26 novembre suivant.

Câble Deer Island—Easport. Ce câble a été rompu le 1er mars 1913 et a été réparé par le steamer *Tyrian,* le 15 du même mois.

Câble entre Gannet-Rock et Little-Wood-Island.—Ce câble interrompu le 23 novembre 1912 a été réparé le 7 décembre par le steamer *Tyrian.* Le 8 février 1912, il a été brisé de nouveau par un vaisseau qui apportait des provisions à Gannet-Rock, et il fut réparé le 22 du même mois par le steamer *Tyrian.*

Câbles de l'Ile-aux-Perdrix.—Ces câbles, qui servent aux stations de la quarantaine et du télégraphe sans fil, et qui ont été décrits dans les rapports des années précédentes, furent avariés par les ancres des vaisseaux. Le câble de la quarantaine a été brisé le 30 mai 1912. La communication a été remise à point par le surintendant D. C. Dawson, le 13 juin, mais on a trouvé que le câble était tellement détérioré qu'il fallut le renouveler. Le câble de la station du télégraphe sans fil s'est brisé peu de temps après et fut aussi réparé temporairement, le 30 juillet. On constata de nouvelles interruptions en novembre 1912. Comme le steamer *Tyrian* se trouvait alors dans la localité, on posa deux longueurs nouvelles de câble dans un endroit moins profond qu'auparavant. On calcule que par ce changement de route, les câbles se trouveront en dehors de toute atteinte de la part des vaisseaux qui viennent jeter l'ancre dans cette place. L'ouvrage fut complété le 30 novembre.

Le rapport n° 2 ci-annexé du surintendant de district, M. J. R. Parker couvre les opérations de tout réseau télégraphique durant l'année expirée le 31 mars 1913.

Câble des Iles de la Madeleine.—Le câble entre Old-Harry et Meat-Cove, C.-B., qui fut interrompu le 20 mars 1912 ne fut réparé qu'en janvier 1913, par le steamer *Tyrian.* Dans le rapport de l'année dernière, il est fait mention du retard de ce navire.

Câble entre l'île Amherst et l'île d'Entrée.—Ce câble a été brisé le 30 octobre 1912 pendant l'exécution de certains travaux de dragage. Après examen, on constata que les bouts des câbles étaient disjoints d'une manière assez considérable, et les services du steamer *Tyrian* furent requis pour poser une longueur de câble afin de rétablir la connexion.

(*Remarque.*—Ce câble a été réparé une deuxième fois par le steamer *Tyrian.* le 13 mai 1913).

Câble de l'île Bryon.—La rupture du câble entre la Grosse-Ile et l'île Bryon, survenue le 15 novembre 1911, telle que mentionnée dans le rapport de l'année dernière, n'a pu être réparée parce que le steamer *Tyrian* n'était pas disponible.

(*Remarque.*—Ce câble a été réparé par le steamer *Tyrian,* le 16 mai 1913).

Entretien et opérations des lignes des îles de la Madeleine.—Le rapport n° 3, ci-annexé du surintendant de district, M. A. LeBourdais, donne tous les détails nécessaires à ce sujet.

Réseau des lignes télégraphiques d'Anticosti.—Le câble entre Gaspé et la Pointe Sud-Ouest a été interrompu le 30 mars 1912, et l'on a continué l'envoi des dépêches au moyen du câble entre Mechastic-Bay et Longue-Pointe de Mingan, jusqu'au 24 janvier 1913, alors que ce dernier câble s'est aussi brisé. Par une heureuse chance, les télégraphistes du télégraphe sans fil Marconi n'avaient pas encore quitté la Pointe-Health, et l'on fit des arrangements avec cette compagnie, à raison de $200 par mois, plus la proportion (la moitié) de nos taux réguliers par câble, pour expédier les messages *via* Grindstone, Iles-de-la-Madeleine, et Pictou, N.-E., jusqu'à ce que les câbles fussent réparés par le steamer *Tyrian.*

(*Remarque.*—Le câble entre Gaspé et Anticosti a été réparé le 24 mai 1913, et celui qui réunit Longue-Pointe et Anticosti a été réparé le 27 du même mois).

Le rapport n° 4, du surintendant de district, M. A. Malouin, au sujet de l'entretien et des opérations des lignes d'Anticosti, est ci-annexé.

Côte nord du fleuve Saint-Laurent et district de Chicoutimi.—Le montant ordinaire d'ouvrage consistant en réparations générales a été fait par les équipes d'hommes sous la direction du contremaître des réparateurs réguliers dans les différentes divisions à l'est et à l'ouest de Bersimis.

Le surintendant de district, à Longue-Pointe de Mingan, M. E. H. Tétu ayant été absent pendant plusieurs mois pour cause de maladie, on le remplaça durant cet intervalle par M. A. Maloney de Bersimis, qui prit les fonctions de surintendant de district suppléant.

Le rapport (n° 5) du surintendant E. Pope, à Québec, concernant les lignes télégraphiques du district de Chicoutimi, est inclus dans l'annexe du présent rapport.

Ile-aux-Coudres, fleuve Saint-Laurent.—Le câble entre les Eboulements, près de la baie Saint-Paul, et l'Ile-aux-Coudres, a été brisé le 1er juillet 1911. On a essayé de le réparer, mais ce fut sans succès et l'on constata qu'il était nécessaire de renouveler une partie de ce câble. En octobre 1912, M. M. N. Crean. du bureau prin-

cipal fit les réparations nécessaires et rétablit les communications, le 5 du même mois, au moyen d'un restant de câble de trois nœuds, qui avait été envoyé de Halifax pour renouveler une partie du câble entre l'Ile-aux-Grues et Montmagny. La longueur du câble posé à l'Ile-aux-Coudres est de 2¼ nœuds.

Câble entre l'Ile-aux-Grues et Montmagny.—Ce câble devint brisé le 4 décembre 1911. Le steamer *Tyrian* ne pouvant être disponible durant la saison suivante, on fit expédier de Halifax par le chemin de fer une longueur de câble de trois nœuds, et les réparations nécessaires furent faites le 25 septembre 1912, sous la surveillance de M. M. W. Crean, du bureau principal. On employa 1½ mille de ce câble neuf pour rétablir les communications interrompues. Afin de prévenir d'autres ruptures à l'avenir par l'action des glaces, cette partie du câble en danger, entre l'Ile-aux-Grues et Montagny, fut retirée le 23 novembre 1912 et gardée en sûreté sur un bateau durant l'hiver.

(Remarque.—Ce câble a été posé de nouveau par M. Crean, conjointement avec le surintendent de district, M. J. P. Jouliot, le 5 mai 1913*)*.

Câbles de la Quarantaine.—Le 16 août 1912, on nous fit un rapport que les glaces avaient brisé les câbles entre Saint-Pierre et l'Ange-Gardien, et entre Saint-François et l'Ile-aux-Reaux, et aussi, le 17 mai, celui de la Grosse-Ile et l'Ile-aux-Grues. Le surintendant de district, M. J. P. Pouliot se mit immédiatement à l'œuvre et les réparations nécessaires furent complétées le 27 mai 1912.

LIGNES TELEGRAPHIQUES DE LA QUARANTAINE ET LIGNES TELEPHONIQUES DE L'ILE D'ORLEANS.

Rapport sur les opérations de ces réseaux, etc.—Le rapport (n° 6) ci-annexé, du surintendant de district, M. J. P. Pouliot, comprend toutes les opérations, etc., de ces réseaux pendant l'année.

Réseau téléphonique du district de Timiskaming.—Ce réseau comprenant une ligne depuis le barrage de Kippewa, *via* Ville-Marie jusqu'au barrage des Quinze et Timiskaming-nord, sur une longueur de 78½ milles, tel que mentionné dans le rapport de l'année dernière, a été mise en opérations d'une manière satisfaisante. Un embranchement de 3½ milles de longueur a été construit depuis la ligne principale, près de Ville-Marie, jusqu'à Saint-Isidore, pendant l'été de 1912, sous la surveillance de M. J. E. Gobeil, du bureau principal. M. J. N. Legault, de Saint-Isidore, a été nommé agent avec une commission de 25 pour cent. Un certain montant a été inséré dans les estimations budgétaires pour la continuation de cette ligne d'embranchement, sur une longueur de 18 milles ou environ, depuis Saint-Isidore jusqu'à Latulippe, cet ouvrage sera fait dans le courant de l'année 1913.

Construction de nouvelles lignes.—Avec les sommes d'argent votées pour 1912-13. les lignes ci-après mentionnées ont été construites pendant l'année.

Saint-Louis-Nazaire.—Cette place a été raccordée au moyen d'une ligne de ceinture à 2 fils, de 2½ milles, à partir de la ligne Chicoutimi-Péribonka, près de Taché. Les travaux ont été exécutés sous la surveillance du réparateur régulier de cette section, et ce bureau, mis en opération sur le système d'une commission de 25 pour cent des taux des lignes du gouvernement avec une garantie de $50 par année, a été ouvert par M. D. Blackburn, nommé agent, le 30 septembre 1912.

Charlesbourg—Moulins Martineau.—Durant l'automne de 1912, M. A. Martineau de Stoneham, a construit par contrat une ligne téléphonique depuis Charles-

bourg *via* Stoneham jusqu'aux Moulins Martineau, formant une distance de 19 milles. Le gouvernement a fourni le matériel: fil de fer galvanisé n° 6 et isolateurs de porcelaine blanche, pour une ligne d'un seul fil. D'après un marché passé avec la compagnie de téléphone Bell et moyennant une allocation de $60 par année, cette ligne sera raccordée à Charlesbourg au réseau de cette compagnie par un circuit spécial sur un parcours de quatre milles jusqu'au bureau central de Québec. Les taux seront comme suit:—

Pour conversation de 3 minutes avec augmentation proportionnelle du prix pour aucune période excédant 3 minutes; ou pour des messages de 20 mots et chaque 5 mots additionnels.

Local—

	Conversations, 3 minutes.	Messages, 20 mots et 5 mots.
Entre les places sur la ligne du gouvernement..	10c.	10c. et 3.
Entre les places sur la ligne du gouvernement et le bureau central de Québec..	20c.	20c. et 5.
(50 par cent de ces recettes appartient à la compagnie.)		
Longue distance—		
Entre les places sur la ligne du gouvernement et des points sur le réseau de la compagnie du téléphone Bell, en ayant soin d'ajouter les taux établis par la compagnie à partir de Québec..	10c.	10c. et 3.

Pour accommoder le public on se propose de mettre ces agences sur le système de commission de 25 pour cent des taux de la ligne du gouvernement.

REMARQUE.—Le même entrepreneur construit actuellement quelques embranchements des lignes ci-dessus mentionnées, lesquels embranchements seront payés par le budget de 1913-14.

ONTARIO.

Le réseau téléphonique de l'île Pelée a été en opération constante durant l'année 1912-13 aux mêmes conditions que dans les années précédentes.

Le rapport (n° 7) ci-annexé de M. J. McR. Selkirk, surintendant de district, à Leamington comprend les opérations pendant les douze mois jusqu'au 31 mars.

NORD-OUEST, COLOMBIE-BRITANNIQUE ET YUKON.

Les rapports séparés (n° 7) ci-annexés des surintendants respectifs de district comprennent les opérations de ces lignes durant le cours de l'exercice financier.

Avec les sommes d'argent votées pour l'année 1912-13 il a été construit en partie ou au complet, comme le mentionnent les rapports du surintendant de district, un certain nombre de lignes nouvelles et embranchements, comme le démontre le tableau suivant:—

SASKATCHEWAN ET ALBERTA.

Grouard jusqu'à l'établissement Prairie-River.
Rivière-la-Paix jusqu'à Grande-Prairie.

Athabaska-Landing vers Fort-McMurray.
Moose jusqu'à Durlingville.
Battleford-nord jusqu'à l'île La-Crosse.
Embranchement de la ligne Wood-Mountain: Limerick jusqu'à Leeville.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Kamloops jusqu'à Walhatchin.
Kelowna jusqu'à Penticton (2e fil).
Lower-Nicola jusqu'à Canford.
Edgewood jusqu'à Nakusp.
Chemainus jusqu'aux îles Kuper et Thetis.
Ile Gabriola jusqu'à Entrance-Island.
Prolongement de la ligne Hornby-Island.
Malahat-Saanich-Inlet.
Rivière Powell jusqu'à Vancouver.

RÉSEAU DU YUKON.

150 Mile-House jusqu'à Bella-Coola.
Lac Fraser jusqu'au lac Stewart.
Lilloet jusqu'à Pioneer-Mines.

SERVICE TELEGRAPHIQUE EN GENERAL.

Vaisseau-câble "Tyrian".—Par suite des réparations considérables qui ont été faites à la coque du steamer *Tyrian,* ce vaisseau a été retenu à Halifax pendant la plus grande partie de la saison de 1912 (depuis avril jusqu'au milieu de novembre). après cette époque, comme il est mentionné précédemment dans ce rapport, on a exécuté un nombre considérable de travaux de réparations et les câbles suivants ont été mis en bon état: Grand-Manan-Campobello, Deer-Island-Campobello, Gannet-Rock-Grand-Manan, Ile-aux-Perdrix-Port-Dufferin et Meat-Cove-Iles-de-la-Madeleine.

En novembre 1912, on a tenté de poser un câble temporaire (supplémentaire du câble de l'*Anglo-American Telegraph Company* à Cap-Traverse-Cap-Tourmentine) à travers le détroit de Northumberland, entre l'île Wood, Ile-du-Prince-Edouard, et Pointe-Caribou près de Pictou, N.-E., comme mesure de précaution au cas d'interruption, pendant l'hiver, du service télégraphique de l'Ile-du-Prince-Edouard, mais la formation subite des glaces dans le détroit par l'arrivée de l'hiver a fait abandonner ce projet (29 novembre) alors que le câble était posé jusqu'à une distance d'un mille du rivage de l'île.

Remarque.—Ce Câble a été ensuite retiré en juin (1913) pour servir a des réparations générales des câbles d'ailleurs. Il a aussi été employé pour réparer un câble appartenant à la *Maritime Telegraphe et Telephone Company.* Avec un câble en sus de celui de l'Anglo-American Telegraph Company, il semblerait que les communications entre l'île et la terre ferme ne devrait jamais être interrompues durant l'hiver.

Un état des opérations du vaisseau-câble, durant le temps qu'il a été employé pendant l'année, est donné dans le rapport (n° 13) de M. A. B. McDonald, inspecteur général des lignes télégraphiques des Provinces Maritimes, qui s'est embarqué comme d'habitude à bord du vaisseau en qualité d'électricien.

Approvisionnement du vaisseau.—Le contrat, passé par M. D. A. Macdonald avec le commis aux vivres et mentionné dans le rapport de l'année dernière, a été renouvelé pour l'année 1912-13. Le rapport (n° 13a) du commis aux vivres pour ce vaisseau est compris dans l'appendice ci-annexé.

Réseaux des lignes télégraphiques du Dominion.—A titre d'intérêt général et en continuation de l'état mentionné l'année dernière, nous donnons ci-après les derniers chiffres en notre possession, démontrant l'étendue des lignes télégraphiques en opération dans tout le Dominion:—

Canada.	Longueur des lignes en milles.				Longueur de fil en milles.				Nombre de bureaux.
	Aérienne.	Sous terre.	Sous-marins.	Total.	Aérienne.	Sous terre.	Sous-marins.	Total.	
1912.	Ligne sur poteaux								
Great North Western Telegraph Co	9,582	.....	.....	.....	31,893	224	84	32,201	
Canadian Pacific Telegraph	60 / 13,018	10	104	13,192	612 / 95,122	271	291	96,296	1524
Western Union Telegraph Co	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Lignes télégraphiques de l'Etat	.....	.....	.....	.....	9,518	.....	277¼	9,795¼	678
Grand Trunk Pacific Telegraph	2,319	.....	....	2,319	8,844	.....	.....	8,844	115

RECETTES ET DÉPENSES.

On trouvera au tableau qui suit l'état des recettes et des dépenses de chacune des lignes des divers districts dont il a été fait mention:—

1912-1913.	Dépense.	Revenu.
	$ c.	$ c.
Golfe Saint-Laurent et les Provinces maritimes :—		
Anticosti, lignes de l'île d'Anticosti, Gaspé	6,237 92	3,118 34 50 04
Baie de Fundy, lignes de	2,296 56	515 38
Cap-Breton, lignes de	22,245 03	3,544 62
Cap-Ray (subside)	250 00	.....
Escuminac, ligne de	1,820 50	220 64
Pointe-au-Père, Agence	500 00	.....
Ile aux Coudres	750 00	.....
Laval, téléphone	357 32	69 22
Iles de la Madeleine	4,512 78	1,019 22
Réseau de la quarantaine, Ile d'Orléans, téléphone	6,024 27	303 72 556 25
Côte Nord à l'est de Bersimis	27,670 33	5,054 52
Côte Nord à l'ouest de Bersimis	14,538 79	1,607 78
Ile du Prince-Edouard	.....	.....
Vaisseau-câble *Tyrian*—		
Entretien et réparations	50,569 26	.....
Généralement—		
Golfe et Provinces maritimes	4,966 17	.....
Ontario—		
Ile Pelée, téléphone	394 18	251 15
District Timiskaming, lignes téléphoniques	2,195 64	203 39
Lignes des territoires du Nord-Ouest	67,983 24	25,435 87
Colombie-Britannique—		
Chemainus—Kuper—Thetis-Island	172 53	142 25
Golden—Windermere	4,525 28	2,555 95
Salt-Spring-Island	1,730 40	1,363 06
Sydney—Sydney-Island	8 92	113 57
Vancouver, Ile de	31,546 78	14,228 53
Kamloops—Okanagan Telephone	19,314 26	22,481 50
Service général, C.-B	5,695 99	.....
Yukon—		
Ashcroft—Dawson	213,082 34	132,691 11
Lignes télégraphiques généralement	2,162 31	.....
Total	491,550 80	215,526 11

Service téléphonique des ministères.—Jusqu'à la date de ce rapport (1er avril 1913) les raccordements téléphoniques faits avec le bureau central de la Compagnie de téléphone Bell, à Ottawa, et imputables au crédit spécial, numéro 599 se sont élevés à la somme de $26,614.76. Ils se répartissent comme suit pour les divers ministères :—

Ministère.	Bureaux.	Résidences.	Coût annuel.
			$ c.
Agriculture	14	8	920 00
Auditeur général	9	2	510 00
Recensement	2	1	155 00
Commission du service civil	3	3	255 00
Commission de conservation	4	1	285 00
Douane	15	5	805 00
Police fédérale	11	3	558 00
Cour de l'Echiquier	2	1	145 00
Affaires extérieures	2	1	153 00
Finances	11	3	570 00
Gouverneur général (y compris réseau privé)	13	3	690 76
Chambre des communes	19	4	940 00
Affaires des Sauvages	13	2	565 00
Revenu de l'Intérieur	10	3	555 00
Intérieur	69	11	3,365 00
Justice	13	9	895 00
Travail	5	3	355 00
Marine et Pêcheries et département Naval	35	17	2,122 00
Milice et Défense	43	14	2,526 00
Mines (y compris le service géologique)	18	3	838 00
Gendarmerie à cheval	4	1	200 00
Bibliothèque du Parlement	1	2	120 00
Postes	29	6	1,400 00
Conseil Privé	7	3	420 00
Travaux publics	59	19	3,439 00
Chemins de fer et Canaux	16	10	1,070 00
Secrétaire d'Etat	11	4	645 00
Sénat	9	1	408 00
Impressions et papeterie	1	8	1,250 00
Commerce	6	4	455 00
	454	145	26,614 76

TABLEAUX ANNEXES.

Les états tabulaires ordinaires des lignes et des bureaux du personnel, etc., du service télégraphique annexés à ce rapport, contiennent toutes les additions et tous les changements faits jusqu'au 31 mars 1913.

D. H. KEELEY,

Surintendant général.

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRE-NEUVE.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Mémoire.
1	Port-au-Basque	0	50 00 ou commission	N.B—La commission est de 25 p. 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moins de $50.00 par année.
2	Cap-Ray, phare	14	50 00 "	
	Total	14	100 00	

N.B.—La ligne courte ci-dessus est construite en raccordement avec le service des signaux, et se relie à Port-au-Basque avec la ligne aérienne de la compagnie de télégraphe Anglo-Américaine.

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Baie du Renard	0				Fermé le 5 août 1909.
2	Pointe Heath	2	C. Hubert	200 00	1er août 1900	Pour agence locale. Câble enlevé.
3	Phare de la Pointe-Sud	32½	E. Laprise	200 00	1er juillet 1903	Augmentation de salaire de $200, 1er août 1912.
4	Crique à la Chaloupe	17½	B. Bradley	600 00	7 juillet 1881	" " $600 " "
5	Lac-Salé	52½	Jos. Bourget, répar. gén. Mme Bourget, télégrap.	600 00 200 00	17 juillet 1906 17 juillet 1906	" " $600 " " Plus $1 par jour lorsqu'absent en devoir.
6	Phare de la Pte-Sud-Ouest	15	A. Lemeux L. Lemieux	600 00 300 00	1er juillet 1901 1er juillet 1908	Augmentation de salaire à $200, 1er août 1912. " " à $600 " "
	Rivière Jupiter	7				
	Rivière à la Loutre,	17½				
	Rivière Becsie	22				
	Cap de l'Aigle (Baie Ellis)	10	Jas. Duguay	25%	20 juin 1906	25% de commission.
7	Phare de la Pointe-Ouest	9	A. Malouin, sur. de dist. A. Malouin, télégraphiste Loz. Malouin, télég. sub.	520 00 200 00 600 00	1er août 1900 10 août 1881.	Augmenté à $520 le 1er août 1912. " à $200 " " " à $600 " "
8	Baie des Anglais	3	F. Cabot H. Malouin, réparat. gén.	600 00 600 00	1er juillet 1882 10 sept. 1909	Augmentation de salaire à $600, 1er août 1912. De la baie Mechastic à la Pointe-Sud-Ouest Augmenté à $600, 1er août 1912.
	Baie Mechastic (atterrissage du câble)	14½				
	Totaux	223½		3,854 00		

La Pointe-Sud-Ouest se raccorde avec L'Anse à Fougère, Gaspé, par un câble de 44¼ nœuds ; et de la Baie Mechastic le raccordement est fait avec Longue-Pointe de Mingan par un câble de 21 nœuds.

0	L'Anse à Fougère		Thos. Dupuis	17 00		Indemnité spéciale pour le terminus du câble. Station de vérification seulement.
1	Bassin de Gaspé	28	J. J. Annett	660 00	16 oct. 1881	Bureau de vérification. Raccordement avec le réseau télégraphique G.N.W. Le salaire a été augmenté à $600 le 1er janvier 1908.
		28		677 00		

RÉSEAU DES ILES DE LA MADELEINE.

1	Amherst	0	Mlle J. Shea	62 00 ou commission.	1er oct 1882	La commission est de 25 pour 100 sur toutes les dépêches reçues et envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
	Ligne de ceinture	4½				
2	Aurigny (ligne de ceinture)	2¼		50 00 "		
3	Phare Amherst	2				
	Ligne principale	4¼	Wm. Reneau, réparat.	180 00 "	9 juin 1908	Augmentation de salaire à $180 au 1er juillet 1911.
	A câble	2¼	Wm. Cormier	50 00 "	11 " 1881	
	A l'étendu du câble	6½				
4	Village de l'Etang-du-Nord	1½	J. G. Binet, rép. gén.	500 00 "	1er déc. 1900	Plus $1 par jour, lorsqu'absent en devoir.
			Mme A. Binet	100 00 "	" 1881	
5	Phare de l'Etang-du-Nord (ligne de ceinture)	1½	N. Arsenault	50 00 "	1er sept. 1901	Ligne de ceinture à 2 fils.
	Ligne principale	1½				
6	Iles-aux-Meules	7	W. Leslie	Commission 25 p. 100	20 mai 1897	
7	Iles-aux-Meules, ouest	1	A. LeBourdais, sur. de dist.	900 00 "	17 août 1880	Plus $1 par jour lorsqu'absent, en devoir. Les app. étaient de $720 par année antér. au 1er juil. 1908.
	Câbles (lig. de ceinture)	¼				
	Câble tendu (l. de ceint.)	½	J. J. LeBourdais	500 00 "	25 mai 1904	Augmentation de salaire à $500 au 1er déc. 1911.
8	H.-aux-Maisons "	2¼	Camille Delaney	50 00 ou commission	1er juin 1888	
9	Pointe-Basse "	3	H. Arseneau	50 00 "	1er août 1902	
10	Plage sud	3				
	Ligne principale, (fil)	8½	F. Chevrier	50 00 "	1er juil. 1905	
	Câble principal	½				
	Ligne de ceinture	2¼				
11	Cap-Vert, (lig. de ceinture)	¾	Mme G. Cyr	50 00 "	22 juin 1909	
	Ligne principale	¾				
12	Ile-aux-Loups	12				
13	Grosse-Ile	11¼	N. Clarke	420 00 ou commission	1er juin 1888	Pour station de réponse. Les allocations étaient de $200 antérieurement au 1er décembre 1902, et commission pour agence locale.
			J. Quinn	240 00 "	1er déc. 1902	
14	Old Harry	9	L. C. Clarke	50 00 "	8 mars 1907	
15	Grande-Entrée	5¾	Mme F. Atkins	50 00 "	18 fév. 1882	
			S. Clarke, répar.	180 00 "	1er avril 1912	Plus $1.50 par jour pour travail et $1 par jour pour louage d'un cheval en temps de réparation de la ligne.
	Connexions de câble.					
	Grosse-Ile	0				
	Old-Harry (fil)	9	(Atterris. du câble)			
	Câble à Meat-Cove, Cap-Breton	55	(Voir ligne de Meat-Cove			
	Grosse-Ile	0				
	Câble à l'Ile Brion	11				
16	Ile Brion	1	W. Dingwall	150 00 ou commission	1er janv. 1903	Une ligne de ceinture à deux fils depuis la hutte du terminus pour le câble de la Grosse-Ile.
17	Phare de Brion	3½	P. Chevrier	50 00 "		
	Amherst	0				
	Câble à l'Ile d'Entrée	6¾				
18	Phare de l'Ile d'Entrée	2	E. Chenell	15 00		
	Total	121¾		3,74700		

Longueur totale du réseau des Iles de la Madeleine : Lignes aériennes, 101½ milles; câbles, 80¼; ligne sur poteaux 83¾.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE

SYDNEY-NORD—

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire. Fils.	Comprenant lignes sur poteaux.	Comprenant câbles.	Agents et télégraphistes.
		Milles.	Milles.	Milles.	
1	Meat-Cove*	0	.....	.....	Mme H. L. McEachern.
2	Capsticks	3	.....	.....	J. W. Capstick.
	La ligne de ceinture	4	7	.....	
3	Baie Saint-Laurent (lig. de c.)	½	.....	.....	V. Therriault. Mme V. Therriault, assist.
	Money-Point (ligne d'empr.)	8	8	.....	Voir tableau ci-annexé.
4	Baie-Aspy	4½	4½	.....	R. G. Zwicker.
5	Ile du Cap-Nord	5	5	.....	N. A. McDonald.
	Ligne de ceinture	1	1	.....	
6	Dingwell (ligne de ceinture)	5½	.....	.....	Joe O'Brien.
	Ligne de ceinture	10	10	.....	
7	Havre du Neils (ligne de ceint.)	2½	.....	.....	Arch McLean.
8	Ingonish	9	9	.....	J. E. McLeod.
9	Ingonish-Sud	10½	10½	.....	Mme M. C. Williams.
10	Ingonish-Ferry (câble ¼ de mille)	2¼	2	¼	Mme M. A. McKinnon.
11	Wreck-Cove	9	9	.....	Mlle Mary Morrison.
12	French-River	5	5	.....	John McDonald.
13	Breton-Cove	2	2	.....	D. B. McLeod.
14	Indian-Brook	7	7	.....	Sadie McDonald.
	Ligne de ceinture	2	2	.....	
15	Murray (ligne de ceinture)	8	.....	.....	R. B. Matheson.
16	Pont de la riv. du Nord (l. de c.)	2	.....	.....	Rachel Morrison.
	Ligne principale	10	10	.....	
17	Englishtown (câble de ¼ de mille	4	3¾	¼	J. D. McAskill.
18	South-Gut (ligne de ceinture)	5	.....	.....	Rachel Morrison.
19	Baddeck (ligne de ceinture)	13	.....	.....	L. M. Anderson.
	Englishtown	18	18	.....	
20	Kellys-Cove (New Campbellton)	12	12	.....	Mlle A. Morrison.
21	Grand-Bras-d'Or (câble ½ de mille)	2½	2	½	D. Livingston.
22	Petit-Bras-d'Or (câble de 350 pieds)	8	8	.....	M. Richards.

*La station Meat-Cove se raccorde avec le réseau des Iles de la Madeleine par un câble à Old-Harry au téléphone.

DE L'ÉTAT—*Suite.*

SECTION DE MEAT-COVE.

Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
$ c.		
50 00 ou commission*...	1er sept. 1897.	*Où autrement énoncé, la commission est de 25 p. 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat sur toutes les dépêches envoyées ou reçues par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas moins de $50 par année.
50 00 "		
720 00	1er mai 1902.	Station du câble à la baie Saint-Laurent au lieu de Meat-Cove depuis le 1er septembre 1906.
420 00	1er " 1902.	
.....	.....	
50 00 ou commission ...	19 janvier 1910.	Ce bureau était anciennement en charge de feu M. J. Y. Nichols.
50 00 "	13 mai 1904.	
50 00	1er nov. 1907.	
50 00 "	1er février 1912.	
50 00 "	1er juin 1904.	
50 00 "	11 janvier 1910.	Autrefois sous les soins de M. Geo. Brewer, qui a démissionné.
50 00 "	1er oct. 1903.	
50 00 "	18 mai 1908.	
50 00 "	1er avril 1899.	
25 p. 100 de commiss..	19 juillet 1907.	
50 00 ou commission	1er février 1907.	Fermé le 6 Déc. 1912.
50 00 "	29 janv. 1902.	Fermé durant l'hiver de 1909-10.
50 00 "	5 octobre 1909.	
120 00 et commission, et 25 p. 100 s. R. et chèq..	28 mars 1912.	M. W. Bingham, décédé le 8 janvier 1912. Embranchement de la ligne Baddeck.
50 00 ou commission	1er sept. 1904.	
150 00 et 25 pour 100 sur R. et chèques	17 juin 1904.	Salaire.—$120 par année auparavant jusqu'à sa nomination. Le premier agent était M. A. Anderson.
.....	.....	Cette ligne de ceinture à Baddeck part de cet endroit et retourne à Englishtown.
50 00 ou commission....	2 déc. 1909.	
100 00 "	1er janv. 1889.	Augmentation de $50 à $100 depuis le 1er novembre 1914
50 00 "	1er déc. 1906.	
2,310 00		

Et la baie du Saint-Laurent avec l'île Saint-Paul par le câble de 20 nœuds. Le dernier sert au téléphone.

SERVICE TELEGRAPHIQUE

SYDNEY-NORD—

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire. Fils.	Comprenant lignes sur poteaux.	Comprenant câbles.	Agents et télégraphistes.
		Milles.	Milles.	Milles.	
23	Sydney-Nord	4½	4½	.....	W. U. Tel. Co.
	Instructeur	.....	.....	.....	Mlle B. Bingham, Englishtown.
	Inspecteur général	.....	.....	.....	A. B. McDonald, Sydney-Nord.
	Surintendant de district pour toutes les lignes du C.-Breton	.....	.....	.....	D.C.Dawson, St-Jean, N.-B
	Total	177¾	140¼	1	
	Sections des réparations.				
	En général—				
	Meat-Cove—Grand-Bras-d'Or	162¾	125¾	½	J. G. Dunlap.
	Gr'd-Bras-d'Or—Sydney-Nord	15	14½	½	Jos. Logue, Sydney-Nord.
	Local—				
	Meat-Cove — Money-Point et baie Aspy	20	19½	.....	Pat. Capstick.
	Baie Aspy—Havre de Neils	24	16	.....	M. McCaskell.
	Havre de Neils—Ingonish-Ferry	21¾	21½	¼	Rupert Curtis.
	Ingonish-Ferry—Englishtown	29	28¾	¼	N. M. McLeod.
	Baddeck—Ligne de ceinture	36	18	.....	D. McAuley.
	Murray—Ligne de ceinture	20	10	.....	J. Smith.
	Englishtown—Grand-Bras-d'Or	14½	14	½	H. Murdoch Campbell.
	Grand-Bras-d'Or—Sydney-Nord	12½	12½	.....	Duncan McRae.
	Total	177¾	140¼	2	
	Embranchement Money-Point.				
1	Baie Saint-Laurent	0	.....	.....	V. Therriault.
2	Grève—Baie Saint-Laurent	1½	1½	.....	J. O'Brien.
3	Phare Cap-Nord (Money-Point)	5½	5½	.....	Norman McLeod.
4	Cap-Nord, sirène (Money-Point)	1	1	.....	Stanley Hackett.
		8	8	.....	(Y compris les fr. de route.)
	Embranchements Saint-Paul.				
	Baie Saint-Laurent	0	.....	.....	
	Ile Saint-Paul (y compris 20 nœuds de câble)	23	3	20	J. Campbell.

DE L'ETAT—*Suite.*

SECTION DE MEAT-COVE—*Suite.*

Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
$ c.		
2,310 00 Commission seul...	.....	La commission est de 50 p. 100 sur les dépêches locales, et de 25 p. 100 sur les dépêches de plein parcours ; elle couvre la surveill. de la ligne et un bureau à Sydney Nord.
600 00	1er nov. 1902.	Salaire augmenté à $600 le 1er août 1911.
1,500 00	9 mai. 1905.	Augmenté à $1,500 du 1er avril 1909.
720 00	24 janv. 1892.	Montant de $300 en sus par année pour le loyer du bureau, etc., M. McDonald est à bord du *Tyrian* comme électricien pour la pose et les réparations du câble.
5,130 00		Le montant additionnel accordé date du 1er juillet 1907. Les lignes du C.-B. sont ainsi en opération conjointement avec le Western Union Telegraph.
540 par année.....	1er avril 1904.	Augmenté à $480 du 1er mars 1911.
(Voir ligne Eskasoni, etc.)...	.....	Le paiement comprend louage de cheval depuis le 1er déc. 1909.
80 00 par année.....	10 juin 1910.	NOTE.—Les taux des montants additionnels accordés sont tels que réglés en juin 1910. Au sujet des sections de réparations, des lignes de cintures (lignes à 2 fils) on doit ajouter 50 p. 100 à la ligne sur poteaux. Ainsi la ligne de ceinture Murray, comprenant 20 milles de fils et 10 milles de poteaux, est équivalente à une ligne de 15 milles de poteaux.
90 00 "	Avant juin 1910.	
....		
90 00 "	" " .	
100 00 "	" " .	
100 00 "	Avant juin 1910.	
60 00 "	" " .	
60 00 "	" " .	
60 00 "	1er juin 1910.	
1,180 00		
Accommodement.....	10 déc. 1907.	Cette ligne sert en même temps au téléphone dans l'intérêt du service des signaux.
"	" " .	
"	1er juin 1909.	
de Meat-Cove, section Sydney	Nord).	
....	.....	
50 00 ou commission.....	1er oct. 1890.	

SERVICE TELEGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

SYDNEY-NORD—SECTION DE MEAT-COVE—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Sect. des réparations—Fin.					
	Baddeck—Ligne de ceint.	36	D. McAuley	100 00 par année	Avant juin 1910	
	Murray-Ligne de ceint	20	J. Smith	60 00 "	" "	
	Englishtown-Grand-Bras-d'Or	14½	Murdoch Campbell	60 00 "	" "	
	Grand--Bras-d'Or.—Sydney-Nord	12½	Duncan McRae	60 00 "	1er juin 1910	
		177⅝		280 00		
	Embranch. Money-Point					
1	Baie Saint-Laurent	0	V. Therriault	Accommodement		Cette ligne sert en même temps au téléphone dans l'intérêt du service des signaux.
2	Grève Baie Saint-Laurent	1½	J. O'Brien	"	10 décembre 1907	
3	Phare Cap-Nord (Money-Point)	5½	Norman McLeod	"	10 décembre 1907	
4	Cap-Nord, sirène (Money-Point)	1	Stanley Hackett	"	10 décembre 1907	
					1er juin 1909	
	Total	8				

CAP-BRETON : SECTIONS DE SYDNEY-NORD, BOULARDERIE ET ESKASONI.

	Ligne de la Boularderie.					
	Sydney-Nord.					
	Petit-Bras-d'Or (MC. pot.)	4½	(Voir ligne Meat-Cove)			
1	Pte-Alder (ligne de ceint.)	5	Mme John Arsenault	50 00 ou commission	1er décembre 1906	La commission est de 25 p. 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat avec garantie qu'elle ne sera pas moindre de $50 par année.
2	Pointe Groves (1 mi. M.C. poteaux)	3	Mme Mary Dunlop	50 00 "	1er décembre 1906	
3	Hillside	4	Mme Annabelle McKenzie	50 00 "	1er février 1907	
4	Boularderie-ouest	4	John McIntyre	50 00 "	1er janv. 1907	

5 S. S. Boularderie	3	Donald McRae	50 00	"	1er janv. 1907	
6 Pointe-Clear	4	Mme M. McLeod	50 00	"	1er déc. 1906	
7 Upper-Kempt-Head	7	Mme Murdock McKenzie	50 00	"	6 oct. 1904	
8 Ross-Ferry	6½	Mme J. F. McKenzie	50 00	"	1er oct. 1911	
9 Boularderie-Centre	6	Mme J. B. McKenzie	50 00	"	6 oct. 1904	
Grand-Bras-d'Or	7½	(Voir ligne Meat-Cove)				
Total, milles de fils	54½	Lignes sur poteaux 51	450 00			
Sections des réparations.						
Pointe-Alder—Petit-Bras-d'Or	5	John T. Tobin	50 00	ou commission	1er janv. 1907	
Grand-Bras-d'Or—Upper-Kempt-Head	20	J. A. C. McKenzie	50 00	"	1er janv. 1907	
Petit-Bras-d'Or — Upper-Kempt-Head	24	M. McLeod	50 00	"	12 juill. 1909	
Lig. sur pot. de Meat-Cove	5½					
Réparateur général		Jos. Logue	(Voir ci-dessous)			
Total	54½		150 00			
Ligne d'Eskasoni.						
Sydney-Nord						
1 French-Vale (5¾ sur poteaux à Gabarus)	11	John J. McLean	50 00	ou commission	25 mars 1907	La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat avec garantie qu'elle ne sera pas moindre de $50 par année.
2 Lac Gillis	5	Daniel H. Gillis	50 00	"	28 fév. 1907	
3 Baie-Est	4	Mlle M. L. McNeil	50 00	"		
4 Côté nord, Baie-Est	6	James J. Gillis	50 00	"	15 janv. 1907	
5 Eskasoni	5	Mlle Sadie McMillan	50 00	"	6 déc. 1907	
6 Baie Château	6	Mlle C. McInnis	50 00	"	10 janv. 1907	
7 Bénacadie-Pond	5	J. N. McNeil	50 00	"	20 mars 1909	
8 Bénacadie	5	Hugh Farrell	50 00	"	20 " 1909	
9 Piper's-Cove	2	M. D. McNeil	50 00	"	20 " 1909	
10 Grand-Narrows	4	J. J. McNeil	50 00	"	1er mai 1910	L'agent précédent était Daniel McNeil.
Total, milles de fils	53	Lignes sur poteaux 47¼	500 00			
Sections des réparations.						
Lig. de poteaux Meat-Cove	5¾	A. G. McLean, McLeanville.	50 00	par année	1er juin 1907	
De la ligne Meat-Cove au lac Gillis	10¼					
Du lac Gillis à Eskasoni (Baie Château)	21	Duncan Gillis, côté nord, Baie-Est	50 00	"	1er juin 1907	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

CAP-BRETON—SECTIONS DE SYDNEY-NORD, BOULARDERIE ET ESKASONI—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Sect. des réparations—Fin.	Milles.		$ c.		
	De Baie Château à Grand-Narrows	16	J. L. McDonald, Grand-Narrows	50 00 par année	10 juin 1909	
	Total	53		150 00		
	Réparateur général.					
	Ligne Boularderie	54½	Jos. Logue, Sydney-Nord	540 00 par année	1er janv. 1906	Le paiement comprend louage d'un cheval.
	" Eskasoni	53				
	" Gabarus — Sydney-Nord—Leitche's-Creek	5¾				
	Lig. Meat-Cove—Sydney-Nord—Grand-Bras-d'Or	15				
	Total	128¼				

BAIE SAINT-LAURENT—SECTION D'HAWKESBURY.

	Baie Saint-Laurent	0	(Voir ligne de Sydney-N.)			
1	Meat-Cove (2e ligne)	7¼	" "			
2	Cap Saint-Laurent	4	Mme C. Jamieson	50 00 ou commission	1er janv. 1904	La commission est de 25 pour 100 sur les dépêches envoyées ou reçues par le bureau avec la garantie qu'elle ne sera pas moins de $50 par année.
	½ chemin	1½				
	Poulets-Cove	5½				
3	Baie de Plaisance	8	Mme G. P. McIntosh	50 00 "	1er sept. 1907	
4	Barren	10				
	Chéticamp (Havre de l'est)	10	Chas. J. Aucoin		3 août 1905	50 pour 100. Reçus et chèques sans garantie.
5	Grand-Etang	8				Fermée en mars 1905.
6	Havre Margaree	8	A. B. C. McLean	120 00 sans commission	20 oct. 1896	La commission est de 50 p. 100. Reçus et chèques des lignes de l'Etat avant le mois de mai 1910.
7	Margaree-Forks	8	Sarah McDougall	50 00 ou commission	10 sept. 1908	
8	Margaree (N.-E. (l. de cein.)	10	Mme J. D. Ross	50 00 "	1er fév. 1898	

9	Margaree S.-O....	4	Mme M. Collins.....	50 00 ou commission..	1er janv. 1912.....	
	Ligne de ceinture.....	12				
10	Inverness (ligne de ceint.).	8	Mme G. F. McLean.....	360 00 sans commission	1er avril 1912.....	Plus $12 par année pour l'entretien des batteries.
11	Strathlorne(Willow-Bank)	3	Mlle R. McLean.....	180 00 ou commission.	1er nov. 1908.....	
12	Mabou.....	9	Mme M. McDonald.....	120 00 sans commission	1er avril 1887.....	
13	Port-Hood.....	10	D. J. McDonald.....	50 00 ou commission..	1er juillet 1903....	
14	Smith's-Id.(ligne de ceint.) câble de 1 mille inclus.).	3¼	Mlle E. L. Smith.....	50 00 " ..	1er nov. 1907....	
15	Henry-Id. (ligne de ceint.) câble de 1½ mille inclus..	3½	Mlle C. McLennan ...	50 00 " ..	8 nov. 1907.....	
	A Port-Hood, câble de 2½ milles inclus.....	6¾				
16	Judique.....	10	Mlle M. C. McDonald ..	50 00 " ..	1er janv. 1912.....	
17	Craignish (Craigmore)....	8	Allan Cameron.....	50 00 " ..	1er nov. 1903.....	
18	Port-Hastings.....	10	Mme A. Petrie	50 00 " ..	1er nov. 1903.....	
19	Hawkesbury.....	3¾	Mlle E. McDonald.....	240 00 sans commission	1er nov. 1903.....	
	Total.....	171½		1,570 00		

Milles de fil, 166½ ; milles de câble, 5 ; milles de poteaux, 146.

	Ligne d'emb. Wycocomagh					
	Strathlorne(Willow B'nks)	0				
1	McCormick (Loch Ban) ..	2¼	MmeAgnes McCormick	50 00 ou commission..	4 mars 1910	Bureau de raccordement, $15 par mois, plus $1 par mois pour soin de batterie du 1er mai 1910. (C. 972).
	Ligne de ceinture.....	6				
2	R. Hayes, ceint.....	1¼	H. R. Beaton.....	50 00 " ..	8 juillet 1912.....	
3	Lac West,.	2¾	P. M. McInnes.....	50 00 " ..	4 mars 1910.....	
	Ligne principale.....	2¾				
4	Village-Brook.....	6	Mlle Stella Jameson.....	50 00 " ..	4 mars 1910.....	
5	Wycocomagh.....	12½	Daniel Ross	50 00 " ..	4 mars 1910.....	
	Total, milles de fils...	32¼	Ligne de poteaux 29½....	200 00		
	Sections des réparations.					
	En général—					
	Meat-Cove—Inverness..	104½	P. A. Doyle, Inverness..	480 00 par année.....	1er fév. 1912.....	Le paiement comprend louage de cheval.
	Inverness -Hawkesbury	67¼	J. F. McMillan, Port-Hastings.....		17 mai 1910.....	Antérieur au 1er mars 1911. Salaire, $35 par mois.
	Ligne Wycocomagh.....	32¼		480 00 "	17 mai 1910.....	" "
	Locale—					
	Baie St-Laurent—Meat-Cove.....	7¼	*Voir* ligne de Sydney-N..			
	Meat-Cove—Half-Way-Shanty.....	5½	R. Fraser..... ..	40 00 "	20 mai 1903.....	
	Half-Way Shanty--Poulets-Cove.....	5½	E. Fraser.....	30 00 "	20 mai 1903.....	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

BAIE SAINT-LAURENT—SECTION DE HAWKESBURY—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Poulets-Cove — Baie de Plaisance	8	K. Fraser	40 00 par année	20 mai 1903	
	Baie de Plais.—Barren	10	E. J. Timmons	40 00 "	16 mars 1909	
	Barren—Chéticamp	10	L. A. Poirier	80 00 "		M. J. A. Chaisson, ancien réparateur, a démissionné le 15 février 1912.
	Chéticamp— Grand-Etang	8		40 00 "	1er juillet 1905	
	Grand Etang--Havre Margaree	8	H. K. McLean	25 00 "	1er juillet 1905	
	Hav. Margaree—ligne de ceinture Margaree S.-O. et Margaree, N.-E	22	J. F. Miller	50 00 "	16 mars 1912	M. A. McFarlane, décédé, 31 janvier 1912.
	Margaree S.-O.—Strathlorne	23	J. D. McFarlane	40 00 "	4 juin 1902	
	Strathlorne—Mabou	9	L. G. McDougall	40 00 "	3 nov. 1902	
	Mabou et Judique	20	J. A. Campbell	50 00 "	1er août 1904	De cette division (*voir* liste) 5 milles sont des câbles sous-marins, la partie des lignes aériennes ne forme que 4½ milles d'une ligne à 2 fils pour la ligne de ceinture.
	Judique et Port-Hawkesbury	21¾	J. N. McIsaac	50 00 "		
	Iles de la Pointe-Hood	13½	Ambroise Smith	20 00 "	1er août 1908	
	Total	171½		1,460 00		

SECTION DU CAP-BRETON—HAWKESBURY—ILE SCATARIE.

	Hawkesbury	0	(*Voir* ligne de la baie St-Laurent.)			
1	Rivière Bourgeois	26	M. E. Boyd	50 00 ou commission	1er nov. 1903,	La commission est de 25 p. 100 sur les dépêches envoyées par le bureau du gouvernement, avec la garantie qu'elle ne sera pas moins de $50 par année. Lorsque la commission est de 50 p. 100 on ne donne pas cette garantie.
2	Saint-Pierre	6	Mlle C. Mckenzie	100 00 "	30 juin 1912	
3	Rockdale	4	D. B. Pottie	Commiss. (25 p. c.) seul.	1er nov. 1909	Batterie principale à Saint-Pierre.
	Ligne de ceinture	2¾				
4	Lower-L'Ardoise, lig. de c.	¾	Mme E. Finlayson	50 00 ou commission	11 mai 1910	
5	Grande-Rivière	7	Mlle E. A. Finlayson	120 00 et "	1er juin 1903	
6	L'Archevêque	6	W. Kempt	50 00 et "	1er juin 1912	
7	Saint-Esprit (Intervalle Laframboise)	7	Mme J. D. Morrison	50 00 "	1er sept. 1906	Plus $50 et commission pour bureau de raccordement avant le 1er avril 1912.

8	Fourchie (Fourchu)	13	John McKinnon	50 00 "	22 juin	1910	
	A la ligne de ceinture.	16					
9	Gabarus (ligne de ceinture)	3	Mlle C. Grant	360 00 sans commission	16 janv.	1904	Bureau de raccordement. Répétiteurs automatiques sur la ligne de Sydney-Nord. $3 par mois en hiver pour chauffage. Loyer $75 par année.
10	Louisbourg	11	Wesley Townsend	50 00 ou commission	1er fév.	1904	
11	Grande-Lorraine	3	Fraser Wilcox	Bureau d'accommodem	1er juin	1910	
12	Petite Lorraine	4	John Gallant	25 % commission	1er juin	1912	
13	Main à-Dieu	10	G. S. Lewis	50 00 ou commission	1er oct.	1910	Batterie principale à Main-à-Dieu.
	Jusqu'à l'atterrissement	1					
14	Ile Scatarie-ouest (câble)	3¼	E. E. Pope	50 00 "	15 août	1904	
15	Ile Scatarie-est	7¼	J. T. Martel	50 00 "	1er août	1904	
	Total	126¾		980 00			

Milles de fils, 123½ ; milles de câble, 3¼ ; milles de ligne sur poteaux, 121¾.

	Grande-Rivière—Ligne Gabarus.						
	Grande-Rivière	0	Voir ligne Hawkesbury).				
	A la ligne de ceinture.	7					
1	Grande-Rivière, Chutes de (ligne de ceinture).	3	Mme E. D. McKillop	50 00 ou commission	20 déc.	1907	
2	Loch-Lomond	5½	A. Morrison	50 00 "	7 février	1913	
3	Enon	4	D. A. D. McDonald	50 00 "	21 mars	1912	
	Salmon-River	16					
	Pont Victoria	8					
4	Gabarus (Sydney-N., ligne sur poteaux, 2½ milles).	5	(Voir ligne Hawkesbury).				
	Total	48½	Ligne sur poteaux, 44½	150 00			
	Sydney-N.—Ligne Gabarus						
	Sydney-Nord	0	Voir ligne Meat Cove				Cette ligne entre Sydney-Nord et Gabarus, sans bureaux intermédiaires jusqu'en juin 1910, a été mise en opération depuis le 11 décembre 1903.
1	Leitches Creek	3½	J. D. McCormick	50 00 ou commission	28 février	1913	
2	Ball's Creek	9	D. A. McCormick	Commiss. (25 p.c.) seule.	1er juin	1910	
3	Pont Marion	17½	Austin Morrison	50 00 ou commission	1er juin	1910	
4	Gabarus (Hawkesbury ligne sur poteaux, 3 mill.)	12	(Voir ligne Hawkesbury).				
	Total	38½	Ligne sur poteau, 35½	50 00			
	Sections des réparations.						
	Local—						
	Grande-Rivière à Enon.	19½	H. Urquhart, Grande-Rivière	50 00 par année	10 juin	1909	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

CAP-BRETON—HAWKESBURY—SECTION DE L'ILE SCATARIE—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Réparateurs de sections—Suite.					
	Grand-River à Fourchu.	26	D. McKillop, Grand-River.....	50 00 par année.....	10 juin 1909.....	
	Général—					
	Hawkesbury à Gabarus.	89¾	M. McRae, St-Peters....	480 00 " "	1er fév. 1912.....	Louage de cheval alloué en plus depuis le 1er déc. 1909. Salaire $35 par mois depuis le 1er mars 1911.
	Gabarus à Leitches Creek.....	33	D. S. Hooper, Louisb'rg.	540 00 " "	21 juillet 1912....	Louage de cheval alloué en plus.
	Gabarus à Scatarie Id E	33½				
	Gabarus à Enon.....	29				
				1,120 00		

Nouvelles lignes—Baddeck—Nyanza, 6¼ milles; Nyanza—Little Narrows, 13¼ milles—19½ milles.

CHATHAM—RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ESCUMINAC, N.-B.

1	Chatham.....	0	Great Northwestern Telegraph Co.....	185 00	.....	Ce montant est payé pour surveillance de la ligne et du bureau d'accommodement à Chatham.
2	Black-River	15½	M. McDougall.....	50 00 ou commission..	1er juillet 1904....	La commission du gouvernement est de 25 p.c. sur les recettes de la ligne sur chaque fois, et elle est garantie d'un montant ne dépassant pas $50 par année.
3	Baie-du-Vin.....	5	M. A. Williston.....	50 00 " ..		
4	Lower-Hardwicke.....	6	Mme M. Bremner.....	50 00 " ..	1er août 1891	
5	Escuminac.....	3¾	D. Lewis.....	50 00 " ..	1er sept. 1885	
6	Pointe-Escuminac, phare..	12	K. R. McLennan.....	50 00 " ..	1er nov. 1893.....	$12 par année sont alloués pour soin de la batterie principale à la Pointe-Escuminac.
	Total.....	42¼		435 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

Section de Cap-Sable.

1	Barrington	0				Cette ligne a été affermée à la compagnie de téléphone Barrington, depuis le 13 août 1897. On pourra mettre fin au bail en tout temps.
2	Newelton (y compris 1½ mille de câble)	11				
3	Phare de l'île de Cap-Sable (y compris ¼ de mille de câble)	6¾				
		17¾				

Section de la Côte de l'Est.

N.B.—Il a été construit en 1881, en raccordement avec le service des signaux, une ligne de terre de 208 milles de longueur entre Canso et Halifax, pour un bonus de $16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la compagnie de télégraphe 'Western Union,' sans autres frais à la charge de l'Etat.

RESEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.

Grand-Manan et Iles Campobello.

						La commission est de 25 p. 100 sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année. Lorsqu'une commission de 50 p. 100 est payée, il n'y a pas de garantie quant à cette somme.
	Grand-Manan—			$ c.		
1	Long-Eddy-Cable-Hut à Flaggs-Cove	3				Mme C. C. Seely, décédée le 4 avril 1912.
	"		J. R. Parker, sur. de dist.	540 00	14 mai 1912	Loyer, $100 par année. Combustible, environ $50.
	"		A. Gilmour, réparateur	60 00	1er déc. 1894.	
2	Castalia	2½	Geo. E. Dalzell	25 p.c. de commission	1er juin 1898.	
3	Woodwards-Cove	3½	M. A. Fraser	50 " "	28 fév. 1893.	
4	Grand-Harbour	2	I. L. Newton	75 00 ou commission.	1er avril 1887	$25 par année sont accordés pour la réception des dépêches sur l'embranchement de White-Head. Aussi, $25 pour la ligne Seal-Cove *re* Gannet-Rock.
5	Seal-Cove	4½	J. A. Ingersoll	75 00 "	22 sept. 1899.	
6	"	¼	Mme Robert Fraser	25 00 "	1er janv. 1906.	
7	Deep-Cove	2	O. McLaughlin	25 p.c. "	—avril 1897.	
8	Southern-Head	3¼	T. Foster	25 " "	1er déc. 1910	Le bureau de Southern-Head est maintenant en opération téléphonique avec Seal-Cove.
	Lignes d'embranchement.					
	Grand-Harbour—					
9	Cheney's-Island, ½ mille de câble	4¾	S. E. Russell	25 " "	1er fév. 1891.	
10	Ile White-Head, ¾ de mille de câble	1½	Mme H. Leary	50 00 "	1er juill. 1910.	
	Câble, Long-Eddy à Herring-Cove	10				

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.—*Suite.*

GRAND-MANAN ET LES ILES CAMPOBELLO—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Campobello.	Milles.		$ c.		
11	Herring-Cove-Cable-Hut à Welch-Pool	4¾	E. J. Mitchell	210 00 et commission	1er mai 1905	Loyer, $60 par année. Combustible, environ $30.
	Câble à travers le chenal.	1¾	Wellington Parker, préposé à la ligne	2 00 par jour		Employé quelquefois.
12	Eastport, Me., E.-U. d'A.	½	George H. Cushing	200 00	26 déc. 1881.	
	Totaux	44¼		1,235 00		
	Ligne de Gannet-Rock.					
	Seal-Cove	0		(Voir ci-dessus).		Cette ligne est opérée dans l'intérêt du ministère de la Marine et des Pêcheries. Tarif à Grand-Manan, 15-1. Tarif à Campobello et Eastport, 25-2.
13	Ile Wood (câble)	1½	P. Green	25 p. 100 de commission	7 nov. 1910.	
14	Ile Little-Wood (câble ½)	2¼	T. Ingalls	Accommodement	7 " 1910	
15	Gannet-Rock (câble)	7¼	Agt. M. et F.	"	7 " 1910.	
16	Ile-aux-Perdrix, Fort-Duffer in(câble ¾)				1910.	
	Total	11	(câble, 9¼ nœuds ; lig. de la terre, 1¾ mille.)			

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA COTE NORD DU SAINT-LAURENT.

CHICOUTIMI—SECTION DE TADOUSSAC.

1	Chicoutimi	0	J. D. Villeneuve, insp.	780 00	1er avril 1906	J. P. Rivard, démissionné.
			T. Villeneuve, télégr.	660 00	1er " 1907	
			J. Dubé	540 00	1er juin 1912	
			A. Blais, messager	120 00	1er juin 1912	
			M. Desbiens, nettoyeur	72 00	1er août 1906	
			J. Fortin, réparateur	420 00	1er juin 1897	
2	Sainte-Anne	2½	Mlle A. Gauthier, télég.	50 00	1er fév. 1909	
			P. Gauthier, réparateur	350 00	1er " 1904	
3	Saint-Fulgence	8	Rév. G. H. Gagnon, télég.	50 00	1er janv. 1904	

4	Lac Laurent	8	S. Gagnon, télégraph. J. Brisson, réparateur.	50 00 360 00	1er avril 1906. 1er juin 1906.	
5	Descente des Femmes	9	Aug. Villeneuve, télégr.	50 00	1er avril 1906.	
6	Ste-Marguerite Dépôt	34	E. Simard, télégraphiste.	50 00	1er août 1909.	
7	Ste-Marguerite	2	Alex. Savard, télég.	50 00	1er avril 1906.	
8	Sacré-Cœur	8	Mlle L. Maltais, télég. H. Gravel, réparateur.	50 00 360 00	" 1906. 1er juin 1906.	
9	Tadoussac-ouest	11½	J. Desmeules, agent	25% commission	18 avril 1907.	
10	Tadoussac	1	Eugène Caron, agent			Voir ligne de la côte nord.
		84		3,892 00		

CHICOUTIMI— SECTION DE PÉRIBONKA.

1	Chicoutimi	0	(Voir ci-dessus)			
2	Ste-Anne	2½	" "			
	A la ligne de ceinture	5½				
3	Shipshaw-Nord, lig. de c.	4	J. Murdock, télégraph.	50 00	1er nov. 1903	
4	Shipshaw	1	Mlle M. Dufour, télégra.	50 00	" 1907	
5	St-Leonard	4	Geo. Gagnon, télégreph.	50 00	1er sept. 1903	
	A la ligne de ceinture	2				
6	St-Ambroise, ligne de cein.	8	A. Simard, "	50 00	1er juin 1905	
7	St-Charles Borromée	4½	B. Bouchard, "	50 00	1er sept. 1903	
8	Taché	7	Jean Fradette, "	50 00	1er janv. 1908	
	A la ligne de ceinture	4½				
9	St. Louis de Nazaire, de ceinture à ceinture	2½	D. Blackburn, "	50 00	23 sept. 1912	
10	St-Joseph d'Alma, ligne de ceinture	6	Elie Gagné, " Gédéon Verreault, rép.	50 00 360 00	1er jan. 1908 1er mars 1909	
11	St-Cœur de Marie	6	Alf. Rousseau, télégraph.	50 00	1er jan. 1908	
12	La Pipe	6½	Hypolite Boivin "	50 00	" 1908	
13	Honfleur	8	Charles Lindsay "	50 00	" 1909	
14	Péribonka	9	Mme. E. Niquette "	50 00	" 1909	
		81		960 00		

CHICOUTIMI—SECTION DU LAC CLAIR.

1	Chicoutimi	0	(Voir ci-dessus)			
	Ste-Anne	2½	" "			
	Rang 6	3				
	Lac Charles	3	A. Dufour		1er nov. 1904	
	Lac Clair	4	L. Boulianne	50 00		
		12½		50 00		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

MALBAIE—SECTION BAIE-ST-PAUL.

Numéro.	Stations.	Distance. inter-médiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Malbaie	0	Mme F. Vincent			Voir section de la côte nord.
2	Guay	5½	Jos. Demeules, télégra.	50 00	1er mai 1907	
3	St-Agnes	4½	Jos. Goudreau "	50 00	1er mars 1905	
4	St-Hilarion	5	N. Coulombe "	50 00	1er sept. 1909	
5	St-Urbain	8½	J. B. Simard "			Voir section de Chicoutimi.
			A. Gauthier, réparat.			" "
6	Baie-St-Paul	9	F. Boivin, agent			" "
		32½		150 00		

EMBRANCHEMENT PETITE-RIVIERE —BAIE-ST-PAUL.

1	Baie-St-Paul	0	F. Boivin			Voir Baie-St-Paul, section Chicoutimi.
2	Petite-Riviére (Saint-François)	13	A. Tremblay	50 00	1er mai 1912	Paiement à la Baie St-Paul, $25 par année et $12 pour prendre soin de cet embranchement à la Petite-Rivière.
		13		50 00		

EMBRANCHEMENT ST-PLACIDE—BAIE-ST-PAUL.

1	Baie-St-Paul	0	F, Boivin			Voir Baie St-Paul, section Chicoutimi.
2	St-Placide	8½	D. Simard	50 00	1er mai 1909	
		8½		50 00		

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA COTE NORD DU SAINT-LAURENT.

Section de Chicoutimi—Baie Saint-Paul.

1	Baie Saint-Paul	.....	F. Boivin	420 00 par année† .. 25 p. c. commission	1er avril 1885	Augmentation de $360, depuis le 1er sept. 1909. *La commission est de 25 pour 100 des taux établis sur les lignes de l'Etat avec garantie qu'elle ne sera pas moindre de $50 par année.
2	Saint-Urbain	9	J. B. Simard, agent A. Gauthier, réparat.	50 00 ou commission 360 par année	1er avril 1885	Augmentation de $270, depuis le 1er juilet 1909.
3	La Galette	37	S. Ouellette	150 00 ou commission	25 août 1902	Salaire augmenté à $150 par année, 1er juin 1907. Plus $25 par année pour la ligne d'embranchement de l'Anse Saint-Jean.
4	Ferland	27½	.....	.....	.....	Bureau fermé le 1er juillet 1911.
5	Saint-Alexis	10	Mme D. Simard	75 00 ou commission	1er nov. 1899	
6	St-Alphonse de Bagotville	3	Mme C. Levesque	150 00 par année	1er juin 1906	La division de A. Gauthier comprend la ligne d'embranchement de l'Anse Saint-Jean.
7	Chicoutimi	11½				
		98		1,205 00		†Salaire augmenté à $360 par année, 1er juin 1907.
	Ligne d'embranchement.					
	St-Alexis	0	Mme D. Simard	75 00	1er janv. 1912	P. V. Lavoie a démissionné au 1er oct. 1911.
8	St-Felix d'Otis	10	A. Gaudreault	50 00	1er nov. 1907	
9	L'Anse St-Jean	30	Eris Degagné, réparat.	350 00	1er sept. 1903	
10	Petit Saguenay	8	M. Tremblay	50 00	1er fév. 1905	(Ce bureau avait été fermé depuis le 30 avril 1904).
11	Anse Cheval	6	Jos. Degagné	50 00		
12	St-Etienne	7				
	Baie Ste-Catherine.	17	G. Boulienne (voir Côte nord, ligne O. de B.)			
		78		575 00		
	Total	176		1,830 00		

Côte Nord (ouest de Bersimis).

1	Malbaie	0	Mme F. Vincent, télégra.	50 00 ou commission	1er avril 1885	Plus $25 par année et $12 pour l'entretien de la batterie de l'embranchement à Guay.
2	Cap-à-l'Aigle	4	Mlle S. Bergeron, "	50 00 "	1er juin 1905	
3	St-Fidèle	6	R. Dallaire, "	50 00 "	1er avril 1912	
4	Port-au-Persil	7	A. Villeneuve, " Thos. McLaren, réparat.	50 00 " 420 00	1er février 1912 1er mai 1912	
5	Cap-Saumon phare (ligne de ceint. de St-Siméon)	2	Delph. Bouchard, télégr.	50 00 ou commission	1er avril 1910	
6	St-Siméon	4	Jos. Morin	50 00 "	1er août 1907	
7	Baie des Rochers	12	F. Bouchard, télégr	50 00 "	—juin 1887	
8	Baie Ste-Catherine	18	G. Boulianne, réparat. Mme D. Boulianne, télég.	420 00 240 00	—nov. 1886	Salaire augmenté à $420 depuis le 1er mars 1912.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA COTE NORD DU SAINT-LAURENT—*Suite.*

CÔTE NORD (ouest de Bersimis)—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
9	Tadoussac (câble 1½ mille)..	1¼	J. E. Caron, télégraphiste	360 00	1er nov. 1888	
10	Bergeronnes	10	Mme M. Savard, "	50 00 ou commission..	— avril 1885	
11	Bon-Désir	5	Mme E. Gauthier, "	50 00 "	1er août 1904	
12	Escoumains	12	J. H. Topping, "	50 00 "	1er août 1885	
13	Baie des Bacons	8	P. Bouchard, "		6 mai 1902	Commission de 25 pour c., sans garantie.
14	Sault au-Mouton	6	C. E. Nolet, "	50 00 ou commission..	1er nov. 1906	
15	Mille-Vaches	2	Mme L. Puize, "	50 00 "	1er août 1907	
16	Portneuf	11½	Léandre Bouchard "	50 00 "	1er juillet 1890	
			E. Courbron, réparateur.	420 00	1er avril 1888	
17	Hamilton-Cove	1	Albert Topping, télegr..	25 p.c. commission	1er sept. 1903	Bureau d'accommodement.
18	Sault-au-Cochon	7				Fermé le 30 sept. 1896.
19	Bersimis-Ouest	31	Mme F. Miller, télégrap.	50 00 ou commission..		
			E. Pope, sur. de dist.	2,400 00	1er avril 1885	Y compris les comptes généraux et la surintendance des magasins à Québec.
	Total	147¾		4,960 00		

* REMARQUE.—Dans le budget, sous le titre de 'ligne de la côte nord,' il est pourvu à l'entretien des lignes de Chicoutimi à l'est de la côte nord. Elles sont exploitées conjointement

CÔTE NORD (est de Bersimis).

1	Bersimis-est	5	A. Maloney, agent	550 00	21 sept. 1896	
			Mme A. Maloney asst téi.	200 00	1er juillet 1906	
			Jos. Gagnon, réparateur.	420 00	12 août 1906	Bureau de transmission à 2 batteries.
2	Pointe-aux-Outardes	29	Mlle G. Ross, télégrap.	50 00 ou commission..	1er janv. 1910	Plus 50c. pr j. quand ils sont absents en devoir.
			D. Malouin, réparateur..	420 00	14 juin 1907	
3	Pointe-Paradis	18				Plus 50c. par j. quand ils sont absents en devoir.
4	Manicouagan	14	P. Martel et son fils	25 p. c. de commission	26 sept. 1910	
5	Mistassini	22	W. Montreuil, télégrap. et réparateur	420 00	23 oct. 1908	
6	Rivière Godbout	26	N. A. Comeau	50 00 ou commission..	15 oct. 1885	Plus 50c. pr j. quand ils sont absents en devoir.

7	Rivière Godbout-ouest	½	T. Comeau, télégraphiste	450 00 "			Accommodement. Pas de commission.
8	Pointe-des-Monts	18½	Victor Fafard	50 00 "	28 déc.	1883	
9	Baie de la Trinité-ouest	5½	Jos Poulin	50 00 "	16 mai	1884	
10	Baie de la Trinité-est	2½	A. Bilodeau	25 p.c. commission	1er mai	1889	
11	Ile au Caribou	7	Mme E. Chouinard	25 "	19 oct.	1905	
12	Phare de l'Ile aux Oeufs	8½	T. Pelletier	Accommodation			Pas de commission. Téléphone seulement avec le bureau de Pentecôte.
13	Pointe-aux-Anglais	2		25% commission		1895	Câble de l'Ile aux Œufs.
14	Pentecôte	6½	Jos. Picard	310 00 par année	20 sept.	1911	Batterie principale.
15	Iles May	9	E. Poulin	25 p.c. commission	1er jan.	1909	Fermé le 15 nov. 1910 et jusqu'à la fin d'avril 1911.
16	Ste-Marguerite	38½	A. Therriault	180 00 par année	1er juill.	1888	Aussi comme réparateur pour 40 milles de Hall à Rock-Rivers.
17	Clark City	5	North Shore Power, Railway and Navigation Company	25 p.c. commission	17 avril	1903	
18	Sept Iles	17¾	P. E. Vignault, agent	180 00 et 25 p c. comm.	2 jan.	1884	Voir aussi aux réparations communes entre Hall et rivière Moisie.
	"		P. C. Vignault, répar.	540 00	12 jan.	1912	Plus 50c. par jour lorsque absent en devoir.
19	Moisie-ouest	14½	Mme Chicoine, télégraph.	50 00 ou commission	1er juin	1906	
20	Moisie-est	1	Holliday Bros	50 00			En opération durant la saison de pêche.
21	Pigou	28	Peter Wright, réparrteur	112 00	1er oct.	1902	
			Mme P. Wright, télég.	100 00	1er oct.	1902	
22	Rivière aux Graines	29	Mlle A. Blaney, télégrap.	50 00	6 oct.	1910	M. Langlois, agt., $12 par année pour loyer de bur.
23	Sheldrake	15	Mme A. Girard, télégra.	50 00	1er déc.	1904	A. Girard, agent " " "
24	Rivière du Tonnerre	6½	Mme H. Cody, télégrap.	50 00	1er fév.	1890	$12 par mois pour soin de la batterie principale et $12 pour loyer de bureau.
25	Magpie	14	Geo. Poirier, télégraph.	50 00	17 sept.	1905	G. Poirier, agent, $12 par année pour loyer de bur.
26	Rivière St-Jean	9	Ben Chambers, télégrap.	50 00	1er oct.	1899	B. Chambers, agent, $12 par année pour loyer de bureau.
27	Longue-Pointe de Mingan	10	E. H. Tetu, Sur. de dist	1,080 00	1er nov.	1891	
			Mme E. H. Tetu, télég.	300 00	1er nov.	1903	Bur. de transm. pour le câble d'Anticosti, en opér. depuis le 1er sept. 1891. (3 batt. princ.) répétit.
			J. V. Guay, agent	500 00	1er nov.	1910	
			Mme Guay, Asste	180 00			
28	Mingan	7	Mme C. Maloney, télég.	100 00			Salaire augmenté à $100 par année, 31 mars 1907.
29	Pointe-aux-Esquimaux	24	Mme E. Cyr, télégrap.	240 00	1er sept.	1897	Batt. principale. Plus 50c. par jour lorsque absent en devoir. Alloc. supp. pour le télégraphe de la Pointe-aux-Esquimaux, $48 par an pour loyer de bur.; $40 par an pour chauffage ; $24 par année pour entrepôt ; 25 p.c. commission.
			E. Cyr, réparateur	500 00	2 nov.	1902	
30	Betchouanes	20	Jos. Picard, télég. et rép.	212 00	15 juill.	1904	Alfred Landry, agent-fournisseur à la Pointe-aux Esquimaux, de la Betchouan, vers l'est, salaire $60 par année.
31	Baie de la Piastre	23	Mme J. Beetz, télégraph.	100 00	18 sept.	1902	
			S. Tanguay, réparateur	112 00	18 sept.	1902	
32	Watichou	15	Mme Cl. Bourque, télé.	100 00	1er déc.	1903	
			John Bourque. réparat.	112 00	1er déc.	1903	
33	Aguanus	21¾	Mme Galant, télégraph.	100 00	3 sept.	1902	
			S. Galant, réparateur	112 00	3 Sept.	1902	

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA COTE NORD DU SAINT-LAURENT—*Suite.*

CÔTE NORD (à l'est de Bersimis)—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination	Mémoire.
		milles.		$ c.		
33	Natashquan	21	Mlle Vignault, télégraph.	100 00	5 sept. 1905	
			C. Vignault, réparateur	112 00	5 sept. 1902	Batterie principale, $12 par année.
34	Kegaska	33	Mlle Anderson, télégrap.	100 00	6 sept. 1902	
			Geo. Anderson, réparat.	112 00	6 sept. 1902	
35	Masquaro	18	J. L. Osborne, insp. int.	500 00	6 nov. 1910	Plus 50c. par jour lorsque absent en devoir.
			Mme Jennis, télégrap.	100 00	1er avril 1906	
			Wm. Foreman, réparat.	112 00	1er juin 1903	
36	Romaine	25	Mme A. Guillemette, télé	100 00	17 sept. 1902	
			M. Blais, réparatevr.	112 00	17 sept. 1902	
37	Baie aux Loups	24	Mme R. Jones, télegrap.	100 00	26 nov. 1902	
			R. Jones, reparat.	150 00	26 nov. 1902	
38	Pointe-au-Maurier	24	Mlle P. Galibois, télégr.	100 00	19 sept. 1902	
			J. Galibois, réparatevr.	112 00	19 sept. 1902	
39	Harrington	20	Mme Jones, télégraph.	100 00	20 sept. 1902	Allocation de téléphone à $25 par année pour messages de transmission avec l'île Harrington, depuis le 15 juin 1909.
			J. Jones, réparateur	112 00	20 sept. 1902	
40	Tête de la Baleine	17	Amédée Vignault, télég. et réparateur	212 00		
41	Baie du Mouton	20	Mme A. Landry, télég.	444 00	1er août 1911	
42	Baie des Ha ! Ha !	27	Mme J. Monger, télég.	100 00	14 juin 1904	
			J. Monger, réparateur	112 00	14 juin 1904	
43	St-Augustin	27	G.W. Burgess, tél. et rép.	212 00	25 sept. 1902	Poste de la Cie de la Baie d'Hudson.
44	Baie Chicatica	24	Mlle Esther Robin	100 00	30 juin 1906	
			George Robin	112 00	30 juin 1906	
45	Baie des Rochers	15	James Kennedy, opr and repairer	212 00	27 juill. 1911	
46	Baie du vieux Fort	15	J. Fequet et fils	25 p.c. commission	29 mars 1911	
47	Bonne-Espérance	7	G. Chevalier, réparat.	112 00	2 oct. 1902	
			Mlle Chevalier, télég.	110 00	2 oct. 1902	
48	Baie-Brador	29		112 00		J. Jones reprenant charge 27 oct. 1909 comme télég et envoie sa résignation pour le 1er avril 1911.
			Cyrille Joncas, réparat.	110 00	10 oct. 1909	
			A. Cormier, rép. gén.	500 00	16 août 1910	Plus 50 centins lorsque absent en devoir.
49	Long. Pte. du Blanc Sablon	3	" agent	25 p.c. commission	1er sept. 1911	
50	Blanc-Sablon	3	Thos. Morel, télégraph.	212 00	1er oct. 1902	
51	Baie-Forteau	13	A. Hart, rép. et télégr.	212 00	19 juill. 1902	

52	Pointe-Amour	17	Thos. Whyatt, rép. et télégraph.	112 00	17 fév. 1903	Batterie principale enlevée de Saint-Modeste-ouest à Pointe-Amour, 5 oct. 1909, alloc. $50 par ann.
53	Saint-Modeste-Ouest	16	Jas. Bolger, rép. et tél.	212 00	5 oct. 1902	
54	Red-Bay	13	Geo. Moore, réparateur	112 00	9 oct. 1902	
			Mlle Moore, télégraph.	100 00	9 oct. 1902	
55	Baie-Château	30	J. Bolger			Fermé le 1er déc. 1906.
56	Belle Isle	23¾				Câble enlevé le 18 juin 1909.
	Totaux	1,061¼		13,678 00		

RÉPARATEURS DES LIGNES, SECTIONS ET NOMBRE DE MILLES—MALBAIE A BAIE CHATEAU.

		Nombre de milles.
A. Villeneuve, réparateur	Malbaie à la Baie des Rochers	33
G. Boulianne, réparateur	Baie des Rochers à Bergeronnes	34½
G Boulianne, réparateur	Baie Ste-Catherine à l'embranchement St-Etienne	17
Ed. Courbron, réparateur	Bergeronnes à la Rivière Colombier (16 milles à l'ouest de Bersimis)	67½
Jos. Gagnon, réparateur	Rivière Colombier à West-Crossing, Rivière-aux-Outardes (24 milles à l'est de Bersimis)	40
David Malouin, réparateur	Traverse-est de Rivière-aux-Outardes à la baie des Anglais (7 milles à l'est de Manicouagan)	44
Wm. Montreuil, réparateur	Baie des Anglais à St-Nicholas-Harbour (14 milles à l'ouest de Godbout)	27
N. A. Comeau, réparateur	St-Nicholas-Harbour à Pointe-des-Monts	32½
P. C. Vignault, réparateur général	Pointe-des-Monts à la Rivière du Tonnerre	196½
Ed. Cyr, réparateur général	Rivière du Tonnerre à Kegaska	197¾
J. L. Osborne, réparateur général	Kegaska à Ste-Augustin	202
A. Cormier, réparateur général	St-Augustin à Baie-Château	199
		1,073½

SERVICE TELÉGRAPHIQUE DU GOUVERNEMENT—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE QUARANTAINE DE LA GROSSE-ILE.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
	Québec	0	Great Northwestern Telegraph Co.	185 00		Somme payée pour surveiller la ligne, y compris le loyer de la ligne de Québec à l'Ange-Gardien, soit $35 par année.
	L'Ange-Gardien	13				
	Ile d'Orléans (câble)	$\frac{3}{4}$				
2	Saint-Pierre	$4\frac{1}{2}$	E. Gendreau	50 00 ou commission	1er déc. 1910	La commission est de 25 pour 100 du tarif des lignes de l'Etat, avec garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
3	Saint-Pétronille	$3\frac{1}{4}$	Desneiges Plante	50 00 "	1er oct. 1896	
4	Saint-Laurent	$6\frac{1}{2}$	M. Gobeil	120 00 et 25 pour 100 commission.	15 sept. 1888	
5	Saint-Jean	7	P. Pouliot, sur. de dist.	1,120 00 et 25 pour 100 commission	1er nov. 1907	Agence locale. Surintendant de dist. et réparateur.
6	Saint-François	$6\frac{3}{4}$	Hélène Lemelin	50 00 ou commission.	1er oct. 1907	
7	Ile Réaux (y compris 2 nœuds de câble).	$3\frac{1}{4}$				
	Ile Réaux (ligne aérienne)	$2\frac{1}{2}$				
8	Bureau de la quarantaine, Grosse-Isle (y compris 2 nœuds de câble).	$3\frac{1}{2}$	A. Dancause	540 00	1er nov. 1912	$5 par mois, en été payés pour messager; $112 par an pour entretien de la batterie principale à la Grosse-Ile
	Téléphone de la quarantaine, 2 fils.	$1\frac{3}{4}$				NOTE.—Le réseau téléphonique sur la Grosse-Ile, depuis mai 1893, comprend $1\frac{3}{4}$ mille de ligne de 2 fils avec 11 raccordements ou stations.
	Grosse-Ile à l'Ile aux Grues (y compris 5 n. de câble).	8	Hector Lavoie	50 00 ou commission.	1er fév. 1912	
			Fenelon Pinchard	accommodement.	" "	
			Olivier Gagne	"	" "	Raccordement avec la ligne téléphonique Bell, à Montmagny. Trois stations sur l'Ile aux Grues.
9	Ile aux Grues à Montmagny (câble).	5	Desiré Vézina	Service du phare	1er sept. 1909	
	Ligne de ceinture (2 fils).					
1	St-François — St-François-Nord.	5	J. Asselin	50 00 ou commission		
	St-Jean—Ste-Famille	$5\frac{1}{2}$	N. Pichette	50 00 "	1er déc. 1912	
	Totaux	$76\frac{1}{4}$		$ 1,775 00		

REMARQUE.—En sus, il y a dans la surintendance du district de la station de quarantaine les lignes suivantes :—

	Lignes téléphoniques.					
	Les Eboulements.....	0	.....	.....	.....	Loué à la compagnie de téléphone Charlevoix et Saguenay.
	Ile-aux-Coudres (câble)....	3				
	Sur l'île-aux-Coudres.....	10				
		13				

LIGNE TÉLÉPHONIQUE DE L'ILE D'ORLÉANS.

1	Saint-Pierre.....	0	Francis Côté.....	50 00 ou commission..	1er juillet 1911....	
2	Sainte-Pétronille.....	3¼	Desneiges Plante.....	25 p. c. des recettes.....	1er avril 1911....	Indemnité de $6 par mois pour service de messager.
3	Saint-Laurent.....	6½	Laurent Godbout	50 00 ou commission..	1er juillet 1911....	
4	Saint-Jean.....	7	Pierre Pouliot	50 00 " ..	1er déc. 1910....	
5	Saint-François.....	6¾	Xavier, Lepage.....	50 00 " ..	1er juillet 1910....	La ligne de l'Etat est reliée avec la Cie Bell et l'Ange-Gardien. Des échanges se font à Sainte-Pétronille.
6	Saint-François-Nord	5	Frs. Lessard.....	50 00 " ..	1er déc. 1910....	
	Stations.					
7	Saint-Jean—Sainte-Famille	5½	Jos. Premont	50 00 " ..	1er déc. 1910....	
		34	Poteaux : 34 milles...	Fil : 68 milles.		

LIGNE TÉLÉPHONIQUE DE BEAUPORT-LAVAL.

1	Beauport.....	0	Bell Telephone Co.....	.....	.....	Renouvellement avec la Cie Bell à Beauport. Commission seulement.
2	Sainte-Thérèse.....	2	N. Bédard.....	25 p. c. commission.....	1er janv. 1912....	
3	Vallière, moulin de.....	5½	A. Vallière	50 p. c. commission.....	1er fév. 1910...	
4	Laval	7½	Rév. E. Giroux.....	Accommodement.....	.....	
5	Laval	.....	Mme Touchette	25 p. c. commission.....	1er fév. 1910....	*Une commission sur les taux seulement des lignes du gouvernement, à Laval et Vallières-Mill une garantie de $50 par année.
	Total	15				

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

LIGNES TÉLÉPHONIQUES DU DISTRICT DE TIMISKAMING.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents.	Salaires par année.	Date de nomination.	Mémoire.
1	Kippewa, barrage	0	J. A. Boisvert, agent	25% commission	20 mai 1911	
	Denis	14½				
2	Fabre	6	L, Valiquette, agent	25% "	" "	
3	Ville Marie	13	J. Samson, agent	25% "	17 " "	Démissionné le 15 sept. 1911.
			Mrs. L. Lepage, agent	25% "	15 sept. 1911	Commission garantie de $50 par année.
			J. Dumulon, surin. et réarateur général	$65.00 par mois	13 nov. 1911	Et les dépenses lorsqu'il est absent en devoir.
4	Lorrainville	5	N. Legault, agent	25% commission	1er sept. 1911	
5	St-Eugene	13½	J. Bedard, agent	25% "	" "	
6	Camp "B"	7½				
7	Camp "A" barrage Quinze.	½	P. Carrière, agent	25% "	1er mars 1912	Avant le 1er mars 1912, le bureau était en charge de G. B. Hull, ingénieur en charge de la construction du barrage des Quinze.
8	Camp "C"	5				
9	North Timiskaming	13½	J. R. Monaghan, agent	25% "	1er août 1911	$75 par année son payés à M. Monaghan pour le loyer du bureau et les connections avec la ligne de la Timiskaming Telephone Co.
		78				
	Embranchement.					
	Ville-Marie	0				
	St. Isidore	3½	J. K. Legault	25% "	1 déc. 1912	L'embranchement part de la ligne principale à 10 milles N. E. de Ville-Marie.
		82				

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

ONTARIO—SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ILE PELÉE.

TABLEAU donnant la liste des bureaux de télégraphistes ou agents, commissions ou salaires, sommaire des messages gratis. Du 31 mars 1912 au 31 mars 1913.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Messages		Date de la nomination.	Mémoire.
					Envoyés	Reçus.		
1	Résidence du sur. de district...	0	J. McR. Selkirk, sur. dist.....	$50 00 par année.....	.....	.....	.....	Appareil privé.
2	Leamington, bureau.....	0	" "	Commission 20 p. 100	587	670	1er nov. 1888....	
	Leamington, bureau.....	2½	A l'atter. du câble (terre ferme)	.....	.....	.....	— août 1901....	Près d. dock Leamington
	Terre ferme à l'île Pelée.	17¼	" (île).....	.....	.....	.....	1er nov. 1888.. — août 1901...	Pres du dock (Scudder).
3	Dock nord	0	C. B. Quick.....	Commission 25 p. 100.....	148	108	1er nov. 1888....	
4	Phare de la Pointe-Nord	3	J. R. Lidwell.....	" "	4	1	1er juin 1899....	
5	Station 31.....	¼	A. M. McCormick & Son.....	" "	16	12	28 oct. 1909.....	
6	Ouellettes.....	1¾	A. J. Ouellette.....	" "	81	28	19 juin 1908.....	
7	Club Pelée.....	0	Club Pelée (Ile).....	Bureau d'accommodement.	48	73	— mai 1910.....	Appareil privé. Paiement p. messages au bureau Leamington.
8	W. J. McCormick	.....	W. J. McCormick.....	" "	.....	.....	.....	Appareil privé.
9	Hôtel (Station 32).....	2¾	Mme R. Little.....	Commission 25 p. 100.....	93	99	9 avril 1909.....	
10	Dr Bell.....	.....	Dr H. O. Van Epp.....	Bureau d'accommodement.	.....	.....	"	
11	Dock ouest.....	¼	A. M. McCormick.....	Commission 25 p. 100.....	143	109	1er nov. 1888....	
12	Srigley	3	Catharine Srigley.....	" "	44	28	12 nov. 1908.....	
13	Pelée sud	2	J. S. McCormick.....	" "	40	47	1er août 1904....	
14	Maison Bairds (Leamington)...	2¾	A. Baird.....	" "	.....	3	2 nov. 1904.....	
15	Jackson et Moss.....	5	Jackson et Moss.....	" "	7	2	25 mars 1910	Près de la station "Old Club House."
16	Edward Ford.....		Edward Ford.....	Bureau d'accommodement.	.....	.....	2 oct. 1912	
17	Maison Bairds (Pte.-Pelée).....	2½	A. Baird.....	Bureau d'accommodement.	.....	.....	23 juin 1909.....	
18	Tildens.....	¼	W. Tilden.....	Commission 25 p. c.....	31	30	29 avril 1905.....	
19	Pointe-Pelée.....	2½	W. A. Grubb.....	" "	15	47	1er nov. 1888....	
		45¾			1,257	1,257		

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES DU NORD-OUEST.

SECTION DE QU'APPELLE-EDMONTON.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Qu'Appelle	0	E. P. Benoit	120 00	1er janv. 1911	
2	Fort-Qu'Appelle	17	P. R. Elmer	960 00	15 août 1906	Salaire augmenté 1er août '12.
	Fort-Qu'Appelle		D. Sutherland, réparateur	900 00	1er déc. 1909	" 1er août '12.
	Ligne de ceinture	10				
3	Lipton	1	Cie Pac. Canadien	Commiss., 10 p.c.	1er mai 1906	Agent empl. conj. par le P.C.
	Ligne principale	1				
4	Kutawa	45	A. Von Lindeburgh	900 00	1er nov. 1883	Salaire augmenté 1er août '12.
5	South-Humboldt	78	H. J. Macdonald	900 00	1er fév. 1904	" 1er août '12.
	Ligne de ceinture	55				
6	Saskatoon	14	J. H. Murphy	1,020 00	18 janv. 1913	C. Webster transféré à Battleford.
			G. T. Clément, réparateur	900 00	16 oct. 1903	
			Messager, C.C.P.	120 00	1er mai 1911	
	Ligne principale	14				
7	Henrietta	38	W. J. Salsbury	900 00	1er oct. 1886	Salaire augmenté 1er août '12.
8	Battleford	47	J. D. Noël	900 00	1er " 1900	" 1er août '12.
	"		H. C. Rogers, réparateur	900 00	10 " 1911	" 1er août '12.
	"		C. Webster, Asst	900 00	1er avril 1911	Gibson démissionné.
	"		E. Bédard, messager	240 00	1er fév. 1913	
9	Bresaylor	28	J. T. Callahan	720 00	1er déc. 1900	
	Ligne de ceinture	67½				
10	Lloydminster	29	S. De Coste	720 00	26 juin 1912	A. Bowtell transf. à Mooswa.
	Lloydminster		G. G. Mann, réparateur	900 00	1er août 1902	Salaire augmenté 1er août '12.
	Ligne principale	29				
11	Lac-aux-Oignons	13	H. McCleneghan	960 00	1er août 1899	Salaire augmenté 1er août '12.
12	Lac-à-la-Grenouille	23	E. A. Bowtell	600 00	1er mars 1911	
13	Mooswa	12	A. Bowtell	720 00	1er juin 1909	J. A. McCartney démissionné.
14	Pointe Elk	21½	E. O. Boyd	Comm., 25 p.c.	1er avril 1910	Bureau fermé, Boyd transféré.
15	Saint-Paul des Métis	17½	J. A. Gagnon	900 00	1er mai 1909	J. W. Carroll démissionné.
16	Lac La-Selle	18	C. B. Ingraham	900 00	1er juillet 1900	Salaire augmenté 1er août '12.
17	Pakan	36	R. McAdam	720 00	1er fév. 1905	Salaire augmenté 1er août '12.
	Ligne de ceinture	5				
18	Andrew	5	L. Carey	720 00	15 nov. 1910	Salaire augmenté 1er août '12.
	Andrew		C. Norn, réparateur	900 00	15 mars 1906	Salaire augmente 1er août '12.

19	Whitford	7	Maître de poste	Comm., 25 p. 100	1er juill.	1905	
	Andrew à la ligne principale	5					
	Ligne de ceinture	20					
20	Lamont	3½	B. DeMarsh	720 00	1er juill.	1912	J. M. Royer, démissionné.
	Ligne principale	3½					
21	Fort-Saskatchewan	24	W. G. Shera	720 00	1er juill.	1912	A. W. Campbell, démissionné.
22	Edmonton	18	G. Wilder	1,080 00	1er déc.	1908	Salaire augmenté 1er août '12.
	Edmonton		O. St. John, asst. messager	900 00	15 oct.	1912	
	Edmonton		C. McGraw, messager	240 00	12 oct.	1912	
	Edmonton		W. Wilson, messager	240 00	1er juin	1912	A. Duplessis, démissionné.
	Edmonton		H. Hunt, commis	1,030 00	22 janv.	1912	Salaire augmenté, 1er août '12.
	Edmonton		A. W. Cass, réparateur	900 00	19 juin.	1912	J. H. Young, démissionné. Salaire augmenté, 1er août '12.
	Edmonton		R. C. Macdonald, surintendant	2,300 00	1er oct.	1905	
	Edmonton		J. S. Macdonald, inspecteur	2,500 00	1er juin	1905	
		705½		23,480 00			

SECTION DE LA RIVIÈRE LA PAIX—EDMONTON.

	Edmonton	0	Tableau précédent				
1	Lac Halfway	49	J. C. Egge	Comm., 25 p. 100	1er janv.	1910	
2	Athabaska-Landing	49	E. J. Kane	900 00	29 juill.	1912	J. M. McKernan, démissionné
	Athabaska-Landing		A. Parry, réparateur	900 00	1er avril	1912	J. M. Minns, démissionné.
	Athabaska-Landing		H. Neys, messager	240 00	1er déc.	1912	H. Minns, démissionné.
3	Mirror-Landing	70	J. M. Royer	900 00	19 oct.	1912	J. A. Jacques, démissionné.
	"		H. Hautebergue, réparateur	900 00	19 déc.	1912	
4			C. J. Schurter	900 00	7 oct.	1910	
5	Sawridge	38	R. M. Osborn	900 00	1er juil.	1912	MacLeod, démissionné.
	Grouard	78	G. E. MacLeod, réparateur en chef	1,020 00	6 nov.	1906	
	Grouard		H. Knibbs, messager	240 00	1er avril	1912	
	Grouard						

SECTION DE LA RIVIÈRE LA PAIX—EDMONTON.

6	Rivière à La-Paix	83	P. Gauvreau	900 00	16 oct.	1911	
	Rivière à La-Paix		F. Anderson, réparateur	900 00	23 oct.	1912	
7	Fairview	62	H. L. Propst	25 p.c. comm.	1er juin	1912	Nouveau bureau.
8	Dunvegan	12	A. Valllancourt	900 00	11 nov.	1912	N. Coleman transféré.
9	Spirit River	15	W. R. Holden	900 00	1er juill.	1912	Nouveau bureau.
	Ligne de ceinture	53					
	Grand-Prairie-City	8	J. H. Byrne	900 00	2 sept.	1912	Transféré de Saskatoon (nouveau bureau.)
	A la ligne principale	8					
	Lac Saskatoon	8	G. Coleman	900 00	20 mars	1913	N. Coleman, démissionné.
	"		C. Banford, reparateur	900 00	5 mars	1913	W. Lovell, démissionné.
	Total			13,200 00			

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

SECTION DE ST. PAUL DES MÉTIS—DURLINGVILLE.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.				
	St. Paul	0	Tableau de la ligne principale			
1	Rife	24	E. O. Boyd	900 00	26 nov. 1912	Nouveau bureau.
2	Durlingville	24	L. T. McLeod	600 00	22 juill. 1912	"
		48		1,500 00		
	RÉSEAU DE WOOD-MOUNTAIN.					
1	Moosejaw	0	J. Lovelace	900 00	1er mai 1911	
	Moosejaw		C.P.R. messagers	120 00	1er juilet 1911	
	Moosejaw		C.P.R. Battery, service de batterie	120 00	1er févr. 1912	
2	Expanse	39	G. T. Brown	900 00	20 sept. 1912	
	Expanse		J. Gagnon, réparateur	900 00	27 janv. 1912	A. F. Macdonal, démissionné
	A la ceinture	25				
3	Gravelburg	19	J. A. Hamelin	900 00	8 sept. 1910	
	A la ligne principalle	19				
4	Limerick	13	Myrtle-Crosson	600 00	8 nov. 1913	
5	Assiniboine	28	R. Hodgson	900 00	14 sept. 1912	E. R. Lossing, démissionné.
6	Wood-Mountain	27	J. H. Thomson	900 00	1er déc. 1890	Nouveau bureau.
	Wood-Mountain		F. Brown, réparateur	900 00	1er nov. 1905	
7	Elm-Springs	13	J. Thomson	25 p.c. comm.		Bureau fermé.
8	Willow-Bunch	26	M. A. Noel	900 00	19 oct. 1904	Salaire augmenté 1er août '12.
		212		8,000 00		
	BATOCHE—LIGNE DU LAC-AUX-CANARD.					
1	Batoche	0				Ces bureaux sont fermés temporairement. Voir ma lettre du 25 juin 1912, et la lettre du 23 juillet 1912 (réf. C. 897).
2	Lac-aux-Canards	9				

SECTION DE BATTLEFORD—ILE LA CROSSE.

	Battleford	0	Tableau de la ligne principale			
1	Battleford nord	4	F. J. Colmer	900 00	11 nov. 1912	Nouveau bureau.
	Ligne de ceinture	21				
2	Meota	10	O. S. Tenny	900 00	15 nov. 1912	Nouveau bureau.
	Ligne principale	10				
3	Glaslyn	30	A. G. McCartney	900 00	26 sept. 1912	Nouveau bureau.
4	Meadow Lake	66	J. R. McCordie	900 00	9 sept. 1912	Nouveau bureau.
5	Green Lake	44	R. White	900 00	17 oct. 1912	Nouvead bureau.
		185		4,500 00		

EMBRANCHEMENT DES LIGNES TÉLÉPHONIQUES.

	Edmonton	0				Cette ligne a été construite en 1904, elle est mise en opération par le bureau central de téléphone à Edmonton.
1	Winterburn	8½				
2	Agence des sauvages	5½				
3	Spruce-Grove	8				
4	Stony-Plain-Station	6½				
5	Stony-Plain-Centre	3½				
		32				
	Edmonton	0				Cette ligne est en opération à Saint-Albert depuis 1887 et à Alexandre depuis 1902, par le bureau central de téléphone à Edmonton.
1	Saint-Albert	9				
2	Raye	12				
3	Rivière-qui-Barre	8				
4	Alexandre	5				
		34				

LIGNE FILE-HILLS.

1	Fort-Qu'Appelle	0				Cette ligne fut construite en 1908, pour accommoder le département des Affaires des Sauvages.
2	Lebret	4				
3	Balcarres	11				
4	Agence de File-Hills	13				
		28				

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT.

LIGNES DU NORD-OUEST

LIGNE KAMSACK.

Numéro	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents et télégraphistes.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.		$ c.		
1	Kamsack, C.N.R.	0	.....	.....	.....	Cette ligne fut construite en 1907, pour le départem. des affaires des Sauvages.
2	Bureau du Dr Wallace	0				
3	Agence des Sauvages	6½				Affaires des Sauvages. Kamsack est sur le chemin de fer C.-N., 100 milles N.-E. de Fort Qu'Appelle, et nullement en connexion avec la ligne télégraph. du gouv.
4	Mission St-Philippe	5	.....	.....	.....	
5	Cie Baie d'Hudson (Pelly)	7				
6	Réserve Keys	5½				Cette partie a été construite en 1910.
		24				

LIGNE DU LAC AUX CANARDS.

1	Lac aux Canards, C.N.R.	0	.....	.....	.....	Cette ligne a été construite en 1902 pour l'usage du dép. des Affaires des Sauvages.
2	Gend. roy. à cheval du N.-O.	0½				
3	Agence des Sauvages	3				
		3½				

LIGNE DU LAC LA SELLE.

	Lac La Selle	0	.....	.....	.....	Cette ligne a été construite en 1900, pour l'usage du dép. des Affaires des Sauvages.
1	Ecole industrielle	6½				
		6½				

LIGNE DE LA RIVIÈRE À LA PAIX—SHAFTESBURY.

	Riv. à la Paix	0				Cette ligne a été construite en 1911. Les instruments ont été installés à raison d'un loyer annuel de $15.00 à condition qu'ils soient employés par le public pour communiquer avec la riv. à la Paix à raison de 10 centins.
1	Collin's	3				
2	Mission C.-R.	5				
3	Mission anglaise	7				
		15				

LIGNE GROUARD—RIVIÈRE PRAIRIE.

	Grouard	0				Cette ligne a été construite en 1912. Les instruments de téléphone ont été installés à raison d'un loyer de $15.00 par année, à condition qu'ils soient aussi mis à l'usage du public pour communiquer avec notre bureau de Grouard à raison de 10 centins.
1	B. A. See	3				
2	Moulins à scie Travers Bros	9				
3	Martin Ouellette	4				
4	D. S. Hayden	4				
5	M. McQue, High-Prairie	5				
		25				

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

LIGNES DE TELÉPHONE DANS LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents, etc.	Fonctions.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Kamloops—Ligne Okanagan-Valley.	Milles.			$ c.		
1	Kamloops	.....	Nelly New	Agent	600 00	1er oct. 1911.	
	"		Nelly New	Messager	240 00	1er " 1911.	
2	Anderson Creek	12	...	Agent	Commission		
3	Petersons	5	J. Bulman	"	"	1er juill. 1909.	
4	McDonalds	5	W. R. McDonald	"	"	1er " 1901.	
5	Stump-Lake	4	J. Whitford	"	"	1er " 1910.	
6	Rockford	4	Azela M. Palmer	"	"	Août 1911.	
7	Friskens	3	Wm. Murray	"	"	Jan. 1913.	
8	Fraser	2	G. Fraser	"	"	" 1905.	
9	Moores	4	E. E. Wilkinson	"	"	" 1910.	
10	Guichons	9	Jos. Guichon	"	"	Juillet 1905.	
11	Quilchena	2	J. A. Guichon	"	"	Mai 1907.	
12	Nicola	8	M. V. Munro	"	600 00	Juillet 1905.	
				Loyer	120 00		
13	Merritt	7	A. F. Rankin	Agent	600 00	Oct., 1911.	
14	Coutlee	3	H. S. Cleasley	"	Commission	Avril, 1909.	
15	Lower-Nicola	4	Mme R. M. Woodward	"	"	Juill. 1906.	
16	Canford	8		"			Prolongement projetée.
17	Crowders	18	Frank Crowder	"	Commission	Octobre 1911.	
18	Aspen-Grove	6	H. Turner	"	"	Nov. 1908.	
19	Hastings, Ranche	7	McGill	"	"	Juin 1911.	
20	Colletts, Ranche	6	Wm. Cooper	"	"	" 1911.	
21	Otter-Valley	12	J. G. Thymne	"	"	Octobre 1907.	
22	Tulameen	15	J. A. Schubert	"	"	Sept. 1911.	
23	Coalmont	6	Isaac McTavish	"	"	1 janv. 1913.	Transférée de G. Creek.
24	Granite-Creek	3	F. P. Cook	"	"	1er déc. 1911.	Bureau ouvert de nouveau.
25	Princeton	11	Alex. Bell	"	480 00	Août 1908.	
26	Hedley	25	F. M. Gillespie	"	480 00	" 1909.	
							Bureau de livraison fermé le 31 mars 1911.
27	Richters	20	F. Richters & Co.	"	Commission	Octobre 1908.	
28	Keremeos, Station	3	H. N. Etcles	"	"	Janvier 1908.	
29	Fairview	18	S. J. McCuddy	"	"	Juillet 1909.	
30	Vasseaux, Lac	9	Hazel Mackenzie	"	"	Nov. 1908.	
31	Okanagan-Falls	6	W. B. Hine	"	"	Octobre 1908.	

32	Kaleden	6	A. S. Hatfield	"	"		1910.	
33	Lac Marron	8	W. Smythe Parker	"	"	nov.,	1910.	
34	Penticton	10	Mlle Carrie Crowe	"	720 00	1 nov.,	1912.	
35	Summerland	11	W. H. Hayes	"	Commission	juil.,	1906.	
36	Peachland	18	Candace McDougald	"	"	1 août	1906.	
37	Gellatlys	10	D. E. Gellatly	"	"	"	1906.	
38	Glen-Johnston	2	Hitchner Bros.	"	"	oct.,	1911.	Embranchement de West Bank.
39	West Bank	5	Wm. G. Hewlett	"	"		1910.	
40	Kelowna	2	H. H. Millie	"	1,320 00	1 nov.,	1912.	
				loyer, etc	312 00			Allocation pour loyer, messages et entretien des batteries.
41	Oyama	20	F. H. Aldreed	"	Commission		1911.	
42	Okanagan-Centre	3	J. A. Gleed	"	"		1910.	
43	Vernon	15	R. A. Johnston	"	2,400 00	1 nov.,	1911.	Comprenant les services d'un agent, d'un messager, le loyer, etc., pour le bureau local et le bureau de transfert.
44	Lumley (embranchement)	17	Mlle R. Morand	"	Commission	déc.,	1907.	
	Vernon—Kelowna (métallique).	76						
	Total	410	milles de fils ; 372 mill	es de la ligne sur	potaux.			

KAMLOOPS—SECTION DE VERNON.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents, etc.	Emplois.	Salaires par année.	Date de la nominatien.	Mémoire.
		Milles.					
1	Kamloops	0	Nellie New	Agent		1 oct., 1911.	
2	Rose Hill	7	Angus McKay	"	Commission.	mars 1911.	
3	Barnhartvale	5	P. A. Barnhart	"	"	janv., 1911.	
4	Holmwood	12	A. W. Duck	"	"	nov., 1911.	Embranchement de la ligne principale.
5	Ducks	4	H. F. Stewart	"	$5 par mois.	" 1911.	
6	Grand-Prairie	17	E. W. Hoole	"	Commission.	juil., 1911.	
7	Falklands	17	A. W. Notley	"	"	" 1911.	
8	Glenemma	10		"	"		
9	Vernon	17	R. A. Johnston	"	$2,400	janv., 1911.	Y comp. le loyer, les messag., service local et transfert.
	Total	89					

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES TÉLÉPHONIQUES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

BUREAUX D'ÉCHANGE LOCAUX EN OPÉRATION.

Place.	Nombre d'abonnés.	Loyers payés par année.		
		Maisons d'affaires.	Maisons privées.	En général.
		$ c.	$ c.	$
Merritt	64	30 00	24 00	
Nicola	9	30 00	24 00	
Princeton	35	24 00	18 00	
Hedley	13	24 00	18 00	

Les taux sur la ligne principale sont donnés dans le chapitre du tarif de ce rapport.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNES TÉLÉPHONIQUES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE—*Suite.*

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Agents, etc.	Emplois.	Salaires par année.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Ligne de la rivière Thompson-Nord.	Milles.			$ s.		
1	Kamloops	.....	Aurore Genier	Agent	.....	.....	Entré dans la section de la vallée d'Okanagan.
	"	.....	"	Messager	.....	.....	
2	North-Fruitlands	9	"	Agent	Commission.	.....	Embranchement non complété.
3	Anderson's-Ranch	4	F. W. Anderson	"	"	Juin 1911	20 pour cent, commission des taux du gouvernement.
4	Austin's-Ranch	2	J. R. Connor	"	"	" 1911	
5	Hepley-Creek	2	—. Williams	"	"	Juill. 1912	
6	Twenty-Mile-House	6	J. Spratt	"	"	Janv. 1912	
7	Twenty-five-Mile-House	6	J. McCarten	"	"	Nov. 1908	
8	Louis-Creek	10	Andre Goudreau	"	"	Sept. 1912	
9	Barrier-River	4	Geo. A. Borthwick	"	"	Avril 1911	
10	Genier's	2	M. Genier	"	$25 par m.	Nov. 1910	
11	Chinook-Cove	2	Malcolm White	"	Commission.	Juin 1911	Embranchement, 2 milles sur le côté ouest de la rivière.
12	Chu-Chua	12	Geo. Fennell	"	"	Nov. 1910	
13	Mont Olie	7	H. Latrémouille	"	"	Sept. 1912	Nom de Little Fort changé en février 1913.
14	Aitkins	3	.....	.....	.....	.....	
	Total	69					

Le système de taux est en vigueur sur cette ligne ; les taux sont basés sur la distance pour la ligne de la vallée d'Okanagan.

NAKUSP A LA LIGNE EDGEWOOD.

Nakusp	.....	L. J. Edwards	.....	20% Comm.	1 déc., 1912	
Rock Island	10	.....	.....	"	"	
Arrow Park	2	A. E. Keffer	.....	"	"	
Burton City	4	Robert Stevens	.....	"	"	
Fauquiers	12	Geo. E. Smedley	.....	"	"	
Needles	2	.....	.....	"	"	
Edgewood	7	.....	.....	"	"	
	37					

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ETAT—*Suite.*

LIGNES DE L'ILE VANCOUVER.

SECTION VICTORIA-BANFIELD.

Numéro.	Stations.	Distance intermédiaire.	Nom.	Emplois.	Salaires par mois ou commission.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.			$ c.		
1	Victoria	0	J. McNeil	Agent	85 00	1er avril 1911.	*Vice* P. Stevens et W. Bryson, démissionnés.
	"		D. Dowdell	Messager	20 00	12 déc. 1912.	
2	Sooke Road	17	Sarah Gent	Agent	25% commission	1er juin 1911.	
	"		A. Gent	Réparateur	70 00	1er avril 1911.	
3	Sooke	3	Isabella Milne	Agent	25% commission	1er " 1911.	
4	Otterpoint	6	Mme K. Gordon	"	35 00	1er octobre 1908.	
5	Jordan-River	14	Mme C. McVicar	"	25% commission	1er " 1911.	
	"		J. N. MacVicar	Réparateur	70 00	1er juin 1909.	
6	Slide-Hill	14	D. H. Soule	"	70 00	1er février 1911.	
7	Port-Renfrew	14	Mme E. C. Williams	Agent	55 00	20 " 1913.	*Vice* H. W. Tee, transféré à Rivière Powell et H. W. Spencer transféré à Rivière Campbell.
			T. M. Baird	Réparateur	70 00	1er nov. 1908.	
8	Camp-Bay	17	A. McLennan	"	70 00	1er août 1911.	
9	Carmanah					1er nov. 1891.	Fermé le 13 août 1912.
10	Cloose	15	E. Arnold	Réparateur	70 00	1er june 1912.	*Vice* J. Nutting, démissionné.
	"		Miss C. Logan	Agent	25% commission	1er janv. 1913.	
11	Bachena	15	D. Logan	Réparateur	70 00	1er avril 1898.	
12	Banfield	15	G. M. Ross	Agent	70 00	1er nov. 1911.	
			C. E. Mousley	Réparateur	70 00	1er sept. 1908.	
		130					

On a installé des téléphones pour les hommes de la patrouille de sauvetage du phare de Pachena à Tsusiat et la rivière Seven-Miles (l'hiver seulement). Agent, Mme Gordon, Otter-Point; réparateurs: MacVicar, Jordan-River; Soule, Slide Hill; Baird, Port-Renfrew; McLennan, Camp-Bay; agents; Daykin, Carmanah; Spencer, Port-Renfrew; réparateurs: Nutting, Clo-oose; Logan, Shelter Bight; agent: Ross, Banfield; camp de sauvetage, ministère de la Marine et des Pêcheries; British Canadian Lumber Company, Port-Renfrew, et Sombrio River Mining Company, Sombrio-River, tous payant $36 par année en plus des taux réguliers.

LIGNES DE L'ILE VANCOUVER—*Suite.*

Circuit téléphonique de Victoria à Rivière Jordan.

13	Victoria	0	Jas. McNeil	Agent			Voir item n° 1.
14	Sooke-Road	17	Sarah Gent	"			Voir item n° 3.
15	Sooke	3	Isabella Milne	"			Voir item n° 5.
16	Sooke-Wharf		J. H. Todd & Sons	Abonnés.			
17	Scarfs	2	Oscar Scarf	Agent	25 p. c. de commission et		Bureau fermé.
18	Otter-Point	4	Mme K. Gordon	"	abonné aussi		Voir item n° 6.
19	"		J. H. Todd & Sons	Abonnés.			
20	Flea-Bay	2	"	"			
21	Muir-Creek	2	"	"			
22	Point-no-Point	3	Can. Pug. Sound Lumber Co.	"			
23	Rivière Jordan	7	MmeC.N.McVicar	Agent			Voir item n° 7.
24	"		Can. Puget Sound Lumber Co.	Abonnés.			
		40					

Les souscripteurs payent $36 par année en plus des taux réguliers. Les réparateurs Gent et McVicar ont soin de cette ligne.

SECTION ALBERNI ET BANFIELD.

25	Alberni	0	Mme P. A. Haslam	Agent	55 00	1er déc. 1902	$5 par mois pour loyer de bureau.
26	Port Alberni	2	D. Stone	Réparateur	70 00	1er janv. 1912	Transféré d'Alberni à Port-Alberni.
			E. B. Garrard	Agent	70 00	1er avril 1911	$10 par mois pour loyer de bureau.
27	Banfield	51	G. M. Ross	"	70 00	1er nov. 1911	Antérieurement réparateurs du C.P.R.
			J. B. McKay	Réparateur	70 00	1er avril 1911	

Ligne d'embranchement Banfield à cap Beale et station de sauvetage, Banfield-Creek, transférée au ministère de la Marine et des Pêcheries.

LIGNES DE L'ILE VANCOUVER—*Suite.*

SECTION ALBERNI-CLAYOQUOT.

N°	Station.	Distance intermédiaire.	Nom.	Fonction.	Salaires.	Date de la nomination.	Mémoire.
	Alberni.				$ c.		
28	Port-Alberni	2	E. B. Garrard	Agent	70 00		Voir item n° 26.
			D. Stone	Réparateur			Voir item n° 26.
29	Franklin-Creek	8					La ligne traverse le canal Alberni au moyen d'un câble sous-marin.
30	Uckuchlesit	23	J. Williams	Réparat. et agent	70 00	1er juill. 1910	
31	Toquart	9	J. E. Hillier	" "	75 00	16 nov. 1908	Le gouvernement est propriétaire de la maison occupée par le réparateur.
32	Ucluelet	24¼	H. J. Hillier	" "	70 00	1er déc. 1902	$8.50 pour le loyer du bureau.
33	Long-Beach		Bureau d'accommodement				Point de connexion de la ligne principale avec les lignes d'embranch.
34	Tofino	30¼					
35	Clayoquot	1	F. C. Garrard	Réparat. et agent	70 00	1er avril 1911	
			J. C. Barber	Agent	70 00	1er janv. 1913	Nom du bureau changé ; $2.50 pour loyer du bureau.
		97½					
	Embranchements						
	Toquart-Sechart.						
36	Toquart	0	J. E. Hillier	Réparat. et agent			Voir item n° 32.
37	Sechart	9½	Bureau d'accommodement				Station de pêche à la baleine.
	Tofino-Mosquito harbour						
38	Tofino	0	F. C. Garrard	Agent et réparat'r.			
39	Mosquito-Harbour	10½	Bureau d'accommodement				Voir item n° 34.
	Tofino-Clayoquot-Sound						Cie de marchands de bois.
40	Tofino	0	F. C. Garrard	Agent et réparat'r.			
41	Clayoquot-Sound	11½	Bureau d'accommodement				Voir item n° 34.
	Tofino-Leonard-Island-Light						Clayoquot-Sound, Compagnie de conserves.
42	Tofino	0	F. C. Garrard	Agent et réparat'r.			
43	Leonard-Isl.-Lighthouse	1¼	Bureau d'accommodement				Pour le ministère de la Marine et des Pêcheries.

Ligne d'embranchement construite pour donner une connexion à la station de sauvetage, la maison du gardien sur le Bras Ucluelet et Barklay-Sound, transférée au ministère de la Marine et des Pêcheries.

LIGNES DE L'ILE DE VANCOUVER—*Suite.*

SECTION DE NANAIMO-COMOX—RIVIÈRE CAMPBELL.

N°	Station.	Distance intermédiaire.	Nom.	Fonction.	Salaires.	Date de la nomination.	Mémoire.
					$ c.		
44	Nanaïmo	0	A. C. Cole	Agent	95 00	1er oct. 1911	
	"		H. W. Spencer	Messager	30 00	20 mars 1911	
45	Wellington	5	H. R. Parker	Agent	25 p.c. commission	1er mars 1911	
46	Parksville	23	L. H. Bradbury	Agent	70 00	1er août 1910	
	"		Wm Mills	Réparateur	70 00	1er juin 1903	
47	Union-Bay	29	A. M. Falconer	Agent	70 00	1er avril 1912	Vice L. A. Lucas, démissionné.
48	Cumberland	10	H. G. Williams	Agent	70 00	1er juillet 1909	
49	Union-Bay		Thos. Hudson	Réparateur	85 00	17 nov. 1898	$10 par mois pour louage d'un cheval.
50	Courtenay	7	John Aitken	Agent	70 00	1er fév. 1912	
51	Comox	8	Mme M. Smith	Agent	55 00	1er sept. 1911	$5 par mois pour loyer de bureau.
52	Oyster-River	32	Mlle S. Woodhus	Agent	25 p.c. commission	1er avril 1909	
53	Campbell-River	4	W. E. Spencer	Agent	70 00	1er avril 1912	Vice A. M. Falconer, transféré à Union-Bay.
	Branches.	118					
	Parksville-Alberni.						
54	Parksville		L. H. Bradbury	Agent			Voir item n° 46.
55	"		Thos. Hirst	Réparateur	70 00	4 fév. 1911	
56	Alberni	30	Mme P. A. Haslam	Agent			Voir item n° 28.
57	"		A. A. Lynn	Réparateur	70 00	1er avril 1912	Vice T. Patterson.
	Comox-Cap Lazo.						
58	Comox		Mme M. Smith	Agent			Voir item n° 54.
59	Cap-Lazo	6	Télég. sans fil de l'Etat	Télégraphiste			Pour faire le raccordement de la Station de télégraphe sans fil. Répar. locaux.
	Union-Bay-Denman et île Hornby.						
60	Union-Bay	0	A. M. Falconer	Agent			Voir item n° 50.
61	Cable-Landing, île Denman	8	Wesley Piercy	Agent	25 p.c. commission	1er fév. 1908	
62	Ile Denman	5½	Thos. Chalmers	"	25 p.c. "	" "	
63	Ile Hornby	2½	Thos. Smith	"	25 p.c. "	" "	
64	Ile Hornby	9	Geo. Howes	"	25 p.c. "	15 juin 1912	
		25					

LIGNES DE L'ILE DE VANCOUVER—*Suite.*

SECTION DE NANAIMO—ILE GABRIOLA.

N°	Station.	Distance intermédiaire.	Nom.	Position.	Salaires.	Date de la nomination.	Mémoire.
		Milles.					
65	Nanaïmo	0	Cie de tél. de C.-B.	Agent	25 p. c. commission	1er fév. 1909	
66	Nanaïmo, télég. de l'Etat		A. C. Cole	"			Voir item n° 47.
67	Nanaïmo, rivière	5¼	J. Gordon	"	25 p. c. commission	1er fév. 1909	
68	Gabriola-Nord	1¾	R. Hoggan		" "	1er oct. 1910	
69	Gabriola-Centre	5	Dom'n Shale Brick & S. P. Co.		" "	1er mars 1912	Vice E. Golightly, démissionné.
70	Shaws		Mme W. N. Shaw.	Agent	" "	1er juin 1912	
71	Gabriola-Sud	7	J. Degnen	"	" "	1er fév. 1909	
	Total	19					

SECTION DE LA RIVIÈRE CAMPBELL ET LILE TEXADA.

N°	Station.	Distance intermédiaire.	Nom.	Position.	Salaires.	Date de la nomination.	Mémoire.
72	Campbell, rivière	0	W. E. Spencer	Agent	70 00		Voir item n° 56.
73	Quathiaski-Cove	3	W. E. Anderson	"	25 p. c. commission	1er nov. 1910	
74	Heriot-Bay	6¼	H. A. Bull	"	" "	1er nov. 1910	
75	Bagots	1½	T. H. Bagot	"	" "	1er janv. 1913	
76	Hughes		J. Hughes	Point de vér. de la ligne pour le rép.			
77	Mary-Island	8	W. Milne	Agent et réparat.	" "	1er oct. 1912	
78	Cortez-Island	10	M. Manson	Agent	" "	1er nov. 1910	
79	Lund (Terre ferme, C.-B.)	17	F. Thulin	"	" "	1er nov. 1910	
80	Lund		C. H. Franzen	Réparateur.	70 00	1er fév. 1911	Réparateur permanent.
81	Sliammon	12					
82	Powell, rivière	3	H. W. Tee	Agent	70 00	20 fév. 1913	Vice A. M. Oliver, démissionné.
83	Blubber-Bay	5½	J. B. Fry	"	25 p. c. commission	10 " 1911	
84	Vananda	6	A. G. Deighton	"	" "	10 " 1911	
85	"		J. R. Fraser	Réparateur.		10 " 1911	Faire les réparations nécessaires.
	Total	72¼					

Le réparateur à Lund répare les ruptures entre la rivière Powell et le câble Pointe-Sarah 22 milles, C. H. Frazen nommé réparateur permanent,
Ligne sur l'île Valdez, réparée temporairement par A. F. Bagot, payé seulement pour temps employé.
Ligne sur l'île Mary " " Milne, " " "
Ligne sur l'île Cortez " " A. Hamarech, " " "
Ligne sur l'île Texada " " J. B. Frazer,

		Wm. Dee.....	Commis du surint.	$110 00...	1er avril 1911.....	Transféré du bureau Victoria.
		A. V. Porter.....	Contremaître	$100 00.....	1er juin 1911.. ...	Muni d'un bateau à gazoline pour les réparations.
		H. Ward.....	Ingén. du bateau. .	$80 00.....	1er juin 1912.....	

LIGNES DE L'ILE VANCOUVER—*Suite.*

LIGNE TÉLÉPHONIQUE DE SALT-SPRING-ISLAND.

N°	Station.	Distance intermédiaire.	Nom.	Fonction.	Salaires.	Date de la nomination.	Mémoire.
					$ c.		
1	Duncan	0	Mlle M. Robertson	Agent	55 00	1er mars 1912	Vice D. Ford, démissionné, $5 par mois pour loyer de bureau.
2	Maple-Bay	9	Mlle L. P. Springett	"	25 p.c. commission	1er avril 1912	Vice T. Aitken, démissionné.
3	Chisholms	3	A. Chisholm	"	25 p.c. "	1er juill. 1905	
4	Sansun-Narrows	3¾					Le câble traverse ici.
5	Trench's	3	C. N. Trench	Abonné			
6	South-Salt-Spring	4	R. P. Edwards	Agent	25 p.c. commission	1er mars 1912	
7	Bridgman's	6½	A. J. W. Bridgman	"	25 p.c. "	1er déc. 1912	Précédemment appelé Beaver-Point.
8	Fulford, havre		C. M. Blandy	Abonné			
9	Cushion-Cove	3	Bullman Lbr. Co	Agent	25 p.c. "	1er juill 1905	
10	Horels	2	Jas. Horel	"	25 p.c. "	1er sept. 1911	
11	Ganges, havre	6	G. J. Mouat & Co	"	25 p.c. "	1er juill. 1905	
12	Bedwekl, havre	2½	Mme A. R. Spalding	"	25 p.c. "	1er nov. 1908	Le câble traverse ici
13	South-Pender	1½	L. S. Higgs	"	25 p.c. "	1er oct. 1908	
14	Schriebers	3½	O. P. Schrieber	Abonné			
15	Browning, havre	3	W. Brackett	Agent	25 p.c. "	1er janv. 1908	
16	Hope-Bay	2½	J. W. Corbett	"	25 p.c. "	1er oct. 1911	
17	Port-Washington	4	C. A. Gaunt	"	25 p.c. "	1er fév. 1913	Vice S. Percival, démissionné, bureau ouvert le 1er nov. 1912.
18	Village-Bay	5	A. Deacon	"	25 p.c. "	1er déc. 1908	
19	Mayne-I'sd, hôtel	2½	C. J. Macdonald	"	25 p.c. "	" "	
20	Active-Pass, phare	1½	Geo. Georgeson	"	25 p.c. "	" "	
21	Galiano, île	3	Burrill Bros	"	25 p.c. "	" "	Bureau ouvert de nouveau le 3 juillet 1913, on a posé un nouveau câble.
			Câble 7¼				
		69¼	Ligne aérienne 62				

Les abonnés payent $36 par année et le taux régulier.
Réparations aux lignes aériennes faites comme ci-dessous. Temps occupé dans les réparations seulement est payé.
Duncan à Sanson-Narrows, A. J. Chisholm, réparateur.
Ile Salt-Spring :—Sanson-Narrows à Ganges et Beaver-Point, Jas. Horel, réparateur.
Ile Pender :—South-Pender, L. S. Higgs ; North-Pender, P. W. Garrett, réparateur.
Ile Mayne :—Atterrissement du câble au Phare Active-Pass, A. Deacon, réparateur.

LIGNE TÉLÉPHONIQUE DE SIDNEY ET ILE SIDNEY.

1	Sidney	0	Cie de tél. de C.-B.	Agent	25 p.c. commission	1er juillet 1910	
2	Sidney-Island	5	A. E. Salkell	"	" "	1er juin 1912	Vice Mme B. K. Byers, démissionnée.

LIGNE TELÉPHONIQUE DE GOLDEN ET WINDERMERE.

1	Golden	0	Mme J. A. Buckham.	Agent	55 00	12 nov. 1909	$10 par mois pour loyer de bureau.
2	Route de l'Etat	8	Chas. Nickleson	Abonné			
3	Canyon-Creek	8	F. W. Jones	"			
4	McMurdo	13	T. R. Haddon	"			
5	Beard-Creek	23	E. J. Tennant	Réparateur			Vice G. E. Sanborn, démissionné, station de vérification.
6	McKeenans	30	R. McKeenan	Abonné			
7	Camp	36	Kootenay Central Ry.	"			Fermé.
8	Spillimacheen	41	H. G. McDonald	Agent	25 p.c. commission	1er nov. 1912	Vice W. J. Barry, démissionné.
9	Heffners-Lg	42	H. G. Low	Abonné			
10	Brisco	47	W. P. Allsop	"			
11	Camp	49	Kootenay Central Ry.	"			Transféré du Camp 36 Mile.
12	Brisco	50	H. Atchison	"			
13	Brisco		A. H. Mitchell	"			
14	Camp	52	Kootenay Central Ry.	"			" " de Wapta.
15	Hicks	62	" "	"			Ouvert de nouveau.
16	Sinclair	66	E. Hoar	"			Vice Mme Macdonald, démissionnée.
17	Wilmer	80	Mme M. H. Hope	Agent	55 00	1er avril 1912	
18	Athalmer	84	Jas. Lake	"	25 p.c. commission	1er oct. 1908	
19	Windermere	88	J. C. Pitts	"	" "	1er juill. 1904	
20	Invermere	89	G. A. Stark	Abonné			

LIGNE TELEPHONIQUE GOLDEN ET WINDERMERE—*Suite.*

Abonnés à Golden—

Columbia Hotel.
Bureau du gouvernement provincial.
C. A. Warren.
P. Burns.
Imperial Bank du Canada.
Russell House.
Henderson House.

Abonnés à et près de Golden entre Golden et Windermere—

Columbia Valley Irrigated Fruit Lands, Limited.
A. C. Hamilton.
Kootenay Central Railway Company.
Columbia River Lumber Company.
Columbia Valley Orchards Co.

Abonnés à Wilmer—

Columbia Valley Irrigated Fruit Lands, Limited.
Delphine Hotel.
Imperial Bank du Canada.
General Poett.
Invermere Hotel.

Abonnés à Athalmer—

Coronation Hotel, (précédemment Columbia House).
Livery Stables (Thos. Barry, prop.)
Windsor Hotel.
Columbia River Lumber Company.
Banque de Montréal.

Abonnés à ou près de Windermere—

Bruce Ranch, R. R. Bruce, prop.
Powell Ranch, Mme Amadi, prop.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

TOTAL DE MILLES DE LIGNE EN OPÉRATION LE 31 MARS 1913.

Lignes.	Milles.	Lignes aériennes.	Câble.	Nombre de bureaux.	Nombre de télégraphistes.	Nombre de réparateurs.		Messagers.
Lignes de l'île Vancouver :—								
Victoria et section du Cap-Beale	130	130	.....	7	5	8	.....	1
Embranchement à la station de télégraphie sans fil	1½	1½	.....	.....	.....		.....	
Circuit téléphonique à Jordan-River	40	40	.....	5	5		.....	
Section d'Alberni et Cap-Beale	52	52	.....	3	3	2	.....	
Section d'Alberni et Clayoquot	98	96¾	1¼	8	7	5	.....	
Embranchement de Sechart	9½	9½	.....	.....	.....		Câble de ½ mille abandonné.	
" de Mosquito-Harbour	10½	10¼	¼	.....	.....		.....	
" de Clayoquot-Sound	11½	11½	.....	.....	.....		.....	
Section Nanaïmo—Comox—Campbell-River	118	118	.....	9	9	3	.....	1
Embranchement du Cap-Lazo	6	6	.....	.....	.....		.....	
" de Parksville—Alberni	30	30	.....	1	1	2	.....	
" de Denman—Hornby-Island	25	23	2	4	4		Réparations faites localement	
" de Nanaïmo—Gabriola-Island	21½	20¾	¾	5	5		" "	
Section Campbell-River—Texada-Island	72¼	53¾	18½	10	10	5	1 permanent, 4 temporaires lorsqu'il est nécessaire de réparer	
	625¾	603	22¾	52	49	25	.....	2
Ligne Golden et Windermere	89	89	.....	5	5	1	.....	
" Salt-Spring-Island	69¼	62	7¼	20	20		Réparations faites localement	
" Malahat—Saanich	3½	½	3	1	1		" "	
" Metchosin	15	15	.....	.....	.....		Entretenu par la Bell Tel. Co	
Chemainus—Kuper—Thetis-Island	12½	7½	5	4	4		Réparations faites localement	
Ligne Sidney et Sidney-Island	5	2½	2½	2	2		" "	
Grand total	820	779½	40½	84	81	26	.....	2

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNE DU YUKON.

Stations.	Distance intermédiaire.	Emplois.	Salaires per mois.	Tarif de Ashcroft.	Tarif de nuit.	Mémoire.
	Milles.		$ c.			
Vancouver		J. T. Phelan, surintendant	233 33			
		J. J. Healy, commis	158 36			
		P. R. Quain, commis	125 00			
		E. M. Keays, sténographe	100 00			
Ashcroft		C. E. Gooding, gérant	110 00			40 p.c. payé par le C.P.R.
		H. A. McCoy, télégr. de jour	85 00			" "
		W. B. French, télégr. de jour	80 00			" "
		R. A. Clark, télégr. de nuit	85 00			" "
		Magna Koclenbeck, commis	60 00			
Doherty's-Ranch	24	Commission	25 %			
Lillooet embranchement—						
Pavilion	21	"	50 % des taux rég.	50 et 3	30 et 2	
Lillooet	22	S. A. Macfarlane, tél. et rép.	60 00	"	"	$5 par mois pour loyer, combustible et éclairage.
		G. S. Tosh, messager	40 00			
Lillooet—Pioneer-Mines, embranchement—						
Coronation		Commission				
Fairhaven		"				
Mission-Landing		"				
Seton-Lake		"				
Tyanghton		"				
Dunlop		Accommodement, bureau d'				
Ligne principale—						
Dougherty's *	24	Commission	25 % des taux rég.	25 et 2	25 et 1	
Clinton	10	E. LeBourdais, télégr. et répar.	60 00	"	"	$5 par mois pour loyer, combustible et éclairage.
59-Mile-House *	12	Commission	25 % des taux rég	"	"	
70 "	11	"	"	"	"	
74 " *	4	"	"	"	"	
83 " *	9	"	"	"	"	
100 " *	17	"	"	"	"	
105 * *	5	"	"	"	"	

115 "	10	J. Foster, télégr. et réparateur.	60 00	"	"	
122 "	7	Bureau à commission		"	"	
134 " *	12	"	25 p.c. des taux.	"	"	
141 " *	7	"	"	"	"	
150 "	9	J. B. Rutledge, télég. et réparat.	75 00	50 et 3	30 et 2	$5 par mois pour loyer, combustible et éclairage.
Embranch. Bella Coola—						
150 Mile-House	0	Voir ligne principale				
Williams-Lake	6	Bureau à commission	25 p. c			
Onward Ranch	2	"	"			
Borland's	9	"	"			
Four-Mile-Creek	12	"	"			
Bechers	16	"	"			
Hanceville	28	"	"			
Lees	4	"	"			
Alexis-Creek	13	"	"			
Baylifts	19	"	"			
Chilanco-Forks	32	"	"			
Tatla-Lake	32	"	"			
Kluna Kluna	13	R. B. Demorest, télégraphiste	75 00			
Lowneses	31	Bureau à commission	25 p. c			
Marvins	55	"	"			
Moshers	7	R. E. Mosher, réparateur	75 00			
Canoe-Crossing	25	Bureau à commission	25 p. c			
Bella Coola	25	Oscar Landry, télégraphiste	110 00			
Embranch. Horsefly—						
Harpers-Camp	33	A. J. Patenaude, télég. et répar.	60 00	50 et 3	30 et 2	$5 par mois pour loyer, combustible et éclairage.
Quesnel-Forks	31	Grant Grinder, télég. et réparat.	66 66	"	"	" " "
Hydraulic	25	Bureau à commission	25 p.c. des taux.	"	"	
158 Mile-House *	8	"	50 p.c. des taux.	"	"	
Lynes *	11	"	"	"	"	
Soda-Creek	9	R. D. Lang, télégr. et reparat.	75 00	"	"	
Packards *	7	Bureau à commission	25 p.c. des taux.	"	"	
Roweds	12	"	"	"	"	
Anders *	4	"	"	"	"	
Moffats *	5	"	"	"	"	
Windt's *	4	"	"	"	"	
Yorstons *	3	"	"	"	"	
Shepherds *	7	"	"	"	"	
Quesnel	14	C. H. Preston, télégraphiste	85 00	"	"	Logement, combustible et éclairage gratis.
		G. Preston, messager	30 00			
Embranch. Barkerville—						
Lafontaine		Bureau à commission	25 p.c. des taux.			
Lockes *	13	"	"	"		
Cottonwood *	8	"	"	"		
Wing Dam *	10	"	"	"		
Stanley *	14	"	"	"		
Barkerville *	16	R. L. Murphy, télég. et réparat.	60 00	"		Logement, combustible et éclairage gratis.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNE DU YUKON—*Suite.*

Stations.	Distance intermédiaire.	Emplois.	Salaires par mois.	Tarif de Ashcroft.	Tarif de nuit.	Mémoire.
	Milles.		$ c.			
Embranch. Barkerville—*Fin.*						
Blackwater	42	D. Mitchell, télégraphiste	75 00	75 et 5		Provisions fournies.
		R. M. Spaulding, réparateur	70 00			" "
Bobtail-Lake	37	L. R. Seldon, télégraphiste	75 00	75 et 5		" "
		C. E. McWha, réparateur	70 00			" "
Nechacco	32	A. Ferland, télégraphiste	75 00	75 et 5		" "
		J. D. Charleson, réparateur	70 00			" "
Fraser-Lake	21	M. L. Burnett, télégraphiste	75 00	75 et 5		$1 par jour pour pension.
		H. Worthington, réparateur	70 00			" "
Stella		H. LeDuke, télégraphiste	75 00			
Burns-Lake	55	S. A. Courtney, télégraphiste	75 00	1 00 et 7		Provisions fournies.
		W. A. Gow, réparateur	70 00			" "
Bulkley Summit		Bureau à commission				
South Bulkley	27	W. Mitchell, télégraphiste	75 00	1 00 et 7		" "
		W. N. Clark, réparateur	70 00			" "
Ranch de l'Etat		Geo. Barrett, télégraphiste	75 00			
Aldermere	52	T. E. Hankin, télégraphiste	75 00	1 25 et 10		" "
Glentanna		Bureau à commission				
		Henry Fink, répar., Aldermere	70 00			" "
Telkwa	2	J. E. Lima	25 p.c. des taux	1 25 et 10		
Moricetown	28	John Muir, télégraphiste	75 00	1 25 et 10		" "
Hazelton	28	E. R. Cox, gérant local	110 00	1 00 et 7		$1 par jour pour pension.
		W. E. Hasson, télégr. de nuit	100 00			" "
		G. W. McKay, télégr. de jour	85 00			" "
		J. G. Halloren, "	85 00			" "
		R. O. Fulton, commis et gérant	100 00			
		R. O'Brien, messager				
		J. A. Thorne, contremaître rép.	100 00			$1 par jour pour pension.
Embranchement Hazelton et Prince-Rupert—		W. Blackstock, réparateur	75 00			
New-Hazelton	4	T. N. Campbell, tél. et réparat.	75 00	1 00 et 7		$25 par mois pour pension.
Shandilla—	16	H. A. MacIsaac, " "	75 00	1 25 et 10		" "
Bostroms'	14	C. S. Fuller, télégr. et réparat.	75 00	"		" "
Cedarvale	7	Bureau à commission	25 p.c. des taux	"		

Shandilla—*Suite.*						
McHugh's	3	H. P. Large, télégr. et répar	75 00			$25 par mois pour pension.
Lorne Creek	10	A. J. Morrison, " "	75 00	"		" "
Sheadys—	10	J. C. Overbeck, " "	75 00	"		" "
Hardscrabble	10	H. S. Cunningham, tél. et rép.	75 00	"		" "
Kitselas	10	M. C. Harrison, télégr. et rép.	80 00	"		" "
Copper River	7	Bureau à commission	25 p.c. des taux	1 50 et 10		
Kitsum Kalum	8	M. R. Grimes, télégraphiste	75 00	"		" "
		George Minchin, réparateur	70 00			" "
Terrace		P. V. Hargett, télégraphiste	75 00			
Embranchement Stewart—						
Cedar River	35	F. D. Wilson, télégraphiste	75 00	1 50 et 10		Provisions fournies.
		T. Mart, réparateur	70 00			" "
Aivaush	32	P. R. Currie, télégr. et répar	75 00	2 00 et 15		$30 par mois pour pension.
Alice Arm	25	R. H. A. Neilsen "	75 00	" "		" " "
Goose Bay	22	J. G. Bryden, "	75 00	" "		" " "
Stewart	57	H. B. Birch, télégraphiste	110 00	" "		
		H. A. MacMartin, réparateur	75 00			
Hazelton & P. R. Br.—						
Graveyard Pt.	15	P. V. Haygitt, télégr. et rép	75 00	1 50 et 10		$25 par mois pour pension.
Hole-in-Wall	15	C. W. Mitchell, "	75 00	" "		" " "
McLeod's	8	Wm. Inthout "	75 00	" "		" " " (fermé 12 mars 1912).
Telegraph Point	9	V. F. Dunn "	75 00	" "		" " "
Port Essington		G. A. Taylor, agent	10 00			
Haysport	16	J. W. Ferguson "	75 00	" "		" " "
Cassiar*	9	Bureau d'accommodement, Paul Wicks, réparateur	80 00	" "		Loyer du téléphone, $2.50 par mois.
North Pacific*	10	"		" "		" " "
Inverness*	2½	"		" "		" " "
Port Edward		Accommodement				
Prince Rupert	13½	F. W. Dowling, gér. de circuit.	150 00	1 00 et 7		
		L. W. Waugh, télégr. de jour	110 00			
		Jas. M. Kelly, " de nuit	110 00			
		R. F. Pollard, répar	100 00			
		H. McMillen, messager	$1 par jour			
Georgetown*	20	Bureau à commission	25 p.c. des taux	1 50 et 10		
Port Simpson*	10	H. C. Flewin, agent	30 00	" "		Des téléphones sont aussi installés à l'hôpital de Port-Simpson, à la résidence du Dr. Kergin et au bureau de Georgetown Saw Mill Co., loyer $2.50 par mois.
Ligne principale—						
Kispiox	16	Hugh Taylor, 25 p.c. commiss.		" "		$30 par mois pour pension.
1ère Cabine		P. E. Smith, télégr	75 00			
2ème Cabine	33	C. A. Eby, "	75 00	" "		Provisions fournies.
		L. T. Kenny, réparateur	70 00			" "
3ème Cabine	25	E. G. Ayliffe, télégraphiste	75 00	" "		" "
		J. Chilvers, réparateur	70 00			" "
4ème Cabine	20	C. L. D. Maxwell, télégr.	75 00	1 50 et 10		" "
		J. Veale, réparateur	70 00			" "
5ème Cabine	20	J. J. Doré, télégraphiste	100 00	1 50 et 10		" "
		E. L. Kelly, réparateur	$3 par jour			" "

*Bureaux téléphoniques sur une ligne servant au téléphone et au télégraphe.

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT—*Suite.*

LIGNE DU YUKON—*Suite.*

Stations.	Distance intermédiaire.	Emplois.	Salaires par mois.	Tarif de Ashcroft.	Tarif de nuit.	Mémoire.
			$ c.			
Ligne principale—*Suite.*						
6ème Cabine	20	J. R. Barker, télégraphiste	100 00	1 50 et 10		Provisions fournies.
		C. C. E. Eliaby, réparateur	$3 par jour			" "
7ème Cabine	19	W. I. Weekes, télégraphiste	100 00	1 50 et 10		" "
		W. H. Blake, réparateur	$3 par jour			" "
8ème Cabine	19	Robert Todd, télégraphiste	100 00	1 50 et 10		" "
		A. McKay, réparateur	$3 par jour			" "
9ème Cabine	17	G. W. Smith, telégraphiste	100 00	1 50 et 10		" "
		L. Mason, réparateur	$3 par jour			" "
Echo Lake	32	W. S. Simpson, jr., télégr	100 00	1 50 et 10		" "
		J. Huston, réparateur	$3 par jour			" "
25 Mile Cabin	25	G. T. Waring, télégr	100 00	1 75 et 10		" "
		Joseph Williams, réparateur	$3 par jour			" "
Iskoot	16	G. W. Hughes, télégraphiste	100 00	1 75 et 10		" "
		Jos. W. Makemson, réparateur	$3 par jour			" "
Telegraph Creek	61	A. S. Gillespie, télégraphiste	100 00	1 75 et 10		$1 par jour pour pension.
		A. J. Charleson, contrem. rép	150 00			Provisions fournies
Shesley	45	F. N. Jackson, télégr. et répa	82 50	1 75 et 10		" "
Nahlin	61	J. T. Pilling, télégraphiste	82 50	2 00 et 15		" "
		C. W. Vance, réparateur	75 00			" "
Nakina	49	Edward Barrett, télégr. et rép.	82 50	2 00 et 15		" "
Atlin	63	A. B. Taylor, gérant local	116 66	2 00 et 15		$60 par mois pour pension.
		J. B. Watson, télégraphiste	100 00			" "
Tagish, Y. T	75	D. Allen, télégraphiste	82 50	2 25 et 15		Provisions fournies.
		B. Keeley, réparateur	75 00			" "
Carcross, Y. T	18	S. E. Chambers, télégr	82 50	2 25 et 15		$40 par mois pour pension.
White Horse, Y. T	65	H. Gilchen, surint. de district	210 00	2 50 et 15		
		G. S. Fleming, télégr	155 00			
		Lyle Larsen, messager	65 00			
Lower Laberge	59	G. C. Walker, télégr. et rép	82 50	2 50 et 15		Provisions fournies.
Hootalinqua	30	R. T. McDonald, télégr. et rép.	82 50	2 50 et 15		" "
Embr. de Livingstone Creek, lig. de télép. seulement—						
Mason's Landing	35	Bureau à commission	25 p.c. des taux	2 50 et 15		
Livingstone Creek	35	"	"	2 50 et 15		

Ligne principal—						
Big Salmon	34	Jas. Withrow, télégraphiste	82 50	2 50 et 15		Provisions fournies.
		Henry Breaden, réparateur	75 00			" "
Yukon Crossing	38	H. McMillan, télégraphiste	82 50	2 75 et 15		" "
		H. O. Lakken, réparateur	75 00			" "
Carmacks	42	R. Young, télégraphiste	82 50	2 75 et 15		Bureau d'hiver.
Fort Selkirk	8	R. P. Hall, télégr. et répar	82 50	2 75 et 15		" "
Coffee Creek	30	O. McDonald, télégraphiste	82 50	2 75 et 15		" "
		Angus Morrison, réparateur	75 00			" "
Stewart River	75	B. DeWitt, télégr. et répar	82 50	2 75 et 15		" "
Ogilvie	23	W. C. Fraser, télégr. et rép.	82 50	3 00 et 20		" "
Dawson	48	Wm. Brownlow, gérant local	150 00	3 00 et 20		$100 par mois pour pension.
		Geo. A. McLachlan, télégr	125 00			" "
		J. P. Champagne, caissier	125 00			" "
		C. A. Couture, contr. des rép.	125 00			" "
		C. Albert, messager	$3 par jour			
Forty-Mile	55	W. Lafontaine, télégr. et rép.	82 50	3 25 et 20		Provisions fournies.
Frontière internationale	40	Connexion faite ici avec la ligne du gouvern. des Etats-Unis.				

TARIF DES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU YUKON.

Le tarif ci-haut mentionné pour les points au nord de Quesnel est un tiers de moins que celui adopté en premier lieu, lequel était calculé sur une base générale de 50 centins par cent milles et 25 centins pour chaque cent milles additionnels, la distance comptée d'Ashcroft.

Tarifs exceptionnels.—Hazelton à Ashcroft 1·00 et 7, 1er juin 1910; Prince-Rupert à Ashcroft, 1·00 et 7, 1er novembre 1909.

Le tarif local entre les bureaux au nord de Quesnel est calculé sur la base de 50 centins pour 100 milles et 25 centins pour chaque 100 milles additionnels; et entre les bureaux, au nord d'Atlin, 50 centins par 100 milles.

Messages par câble.—Par câble transatlantique pour les bureaux au nord d'Ashcroft, le tarif est double de celui mentionné dans la liste précédente; pour tous les endroits au nord d'Ashcroft-Barkerville, 3+2=6 centins: Dawson 20+2=40 centins par mot.

Par câble transpacifique, ajouter 4 centins par mot au tarif régulier: Barkerville, 3+4=7 centins; Dawson, 20+4=24 centins par mot à et de Ashcroft.

Messages de la presse.—Le tarif, sur toute la ligne du Yukon, est de un centin par mot, avec minimum de $1. Excepté, la section Barkerville-Ashcroft (locale) avec minimum de 50 centins.

Le réseau du Yukon est relié à la frontière avec le réseau du service télégraphique des Etats-Unis.

Le réseau du Yukon est relié à Ashcroft avec le télégraphe du Pacifique-Canadien.

Le réseau du Yukon est relié à Blackwater avec la compagnie de Téléphone Fort-George et Alberta.

Le réseau du Yukon est relié à Carcross, avec le télégraphe W. P. et Y. Ry.

Le réseau du Yukon est relié à Quesnel-Forks avec la ligne Quesnel Hydraulic Co. à Hydraulic.

LIGNES TELEGRAPHIQUES DE L'ETAT.

TARIF SPÉCIAL.

Messages par câble.—On trouvera dans le tarif du Yukon, ci-haut mentionné, les taux des messages par câble transmis sur la ligne du Yukon.

Ailleurs, le tarif des messages transatlantiques, transmis sur les lignes de l'Etat est le même que celui de dépêches ordinaires, sauf dans le cas où le tarif ordinaire est plus élevé que 25 centins; dans ces cas le taux sur les lignes de l'Etat est de 4 centins par mot, avec prix minimum de 25 centins par dépêche. Par exemple: Pour les dépêches de six mots ou moins, le prix est de 25 centins sur les lignes de l'Etat.

Pour les dépêches de sept mots, le prix est de (7 x 4c.) 28 centins sur les lignes de l'Etat.

Pour les dépêches de 12 mots, le prix est de (12 x 4c.) 48 centins sur les lignes de l'Etat.

Dans tous les cas, le calcul des mots comprend l'adresse et la signature, comme dans le tarif du câble transatlantique.

Messages de la presse.—Le tarif des messages de la presse sur les lignes de l'Etat (excepté la ligne du Yukon) est de 20 centins par 100 mots; il n'est pas reçu de messages pour moins de 20 centins.

Pour la ligne du Yukon, le tarif est de 1 centin par mot, le prix minimum est de $1; ceci s'applique à toute la ligne. Excepté la section (locale) Barkerville-Ashcroft, dont le prix minimum est de 50 centins.

TARIF REGULIER.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Lignes du Cap-Breton.

Tarif local entre bureaux. 25–1*
Tarif direct pour les messages échangés avec le *Western Union Tel.,* au bureau de transfert de Sydney-nord. 15–1

Les dépêches de nuit sont échangées avec la compagnie de télégraphe Western Union pour les bureaux situés sur cette ligne. Tarif, 1 centin par mot avec minimum de 15 centins. Le tarif local de nuit est de 1 centin par mot, avec minimum de 25 centins.

Ligne de Barrington à Cap-Sable—Tarif local 12–1.

Newelton. . . . . .Tarif direct 12-1 de Barrington, bureau W.U.
Phare du Cap-Sable. . . . . " " "

Cette ligne est maintenant exploitée par la compagnie de téléphone locale. Il est stipulé dans le bail que l'ancien tarif télégraphique ci-haut devra être maintenu.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Ligne de Chatham à la Pointe-Escuminac.

Tarif local entre bureaux. 25–1
Tarif direct, pour les messages échangés avec la compagnie de Tél. G.N.W. au bureau de transfert de Chatham. 15–1

Baie de Fundy.

Ligne de Eastport, Me, à Campobello, Grand-Manan, et les Iles Whitehead—Tarifs locaux entre les bureaux, à Grand-Manan et les Iles Whitehead, 15–1; Grand-Manan et l'Ile Campobello, 25–2; les Iles de Eastport, M. 25–2, W. U. O.

Tarif direct.—Le même que le tarif direct pour les messages échangés avec le Tél. W. U., à Eastport. 25–2

QUÉBEC.

Ile d'Anticosti.

Tarif local entre les bureaux. 25–1
Entre les bureaux, sur l'Ile d'Anticosti et Gaspé. 50–2

Entre les bureaux sur l'Ile d'Anticosti et Gaspé sur la côte nord du Saint-Laurent et les lignes de Chicoutimi.. 50–2
Tarif direct, le même que le tarif local pour les messages échangés avec le Tél. G. N. W., à Gaspé.. 50–2

Iles de la Madeleine.

Tarif local entre les bureaux.. 25–1
Entre les bureaux des Iles de la Madeleine et les bureaux des lignes de l'Etat, au Cap-Breton.. 50–2

Tarif direct, le même que le tarif local pour les messages échangés avec le Tél. W. U., à Sydney-nord.. 50–2
Tarif spécial d'hiver pour les lettres échangées avec la malle à la baie St-Laurent, ½ centin par mot. (Voir remarque dans le rapport 1906-7, p. 8).

Ile Saint-Paul.

Entre l'île Saint-Paul et les bureaux du gouvernement au Cap-Breton.. . . 50–2
Tarif direct pour les messages à et de Sydney-nord échangés avec le Tél. W. U., le même que le tarif local.. 50–2

Côte nord du Saint-Laurent et Chicoutimi.

Tarifs locaux entre les bureaux, à des distances n'excédant pas 100 milles.. . . 15–1
Entre les bureaux, à des distances au delà de 100 milles.. 25–1
Entre les bureaux, sur ces lignes et l'île d'Anticosti, *via* Longue-Pointe.. 50-2

Tarif conjoint entre les bureaux des lignes de l'Etat à l'ouest de Bersimis, et les bureaux de la ligne G. N. W., jusqu'à Québec, inclusivement.

Tarif conjoint entre les bureaux des lignes de l'Etat à l'est de Bersimis inclusivement et les bureaux de la ligne G. N. W., jusqu'à Québec (ligne de l'Etat, 25–1; ligne de la compagnie, 15).. 40–2

Le *tarif direct* pour les bureaux de la ligne de l'Etat, à l'ouest de Bersimis, sera ajouté aux taux de la ligne G. N. W. à partir de Québec.. 15–1

Le *tarif direct* pour les lignes de l'Etat à l'est de Bersimis inclusivement, sera ajouté aux taux de la ligne G. N. W. à partir de Québec.. 25–1

Remarque.—Les lignes ci-dessus mentionnées se raccordent avec le réseau télégraphique G. N. W., à Chicoutimi, la baie Saint-Paul et la Malbaie; mais la vérification de tous les messages directs, échangés avec la compagnie, se fait à Québec.

Réseau des lignes de la station de quarantaine.

Ligne de Québec via l'Ile d'Orléans et l'Ile-aux-Réaux.

Tarifs locaux entre les bureaux:—
Québec et Grosse-Ile.. 25–1
Québec et l'Ile d'Orléans et l'Ile-aux-Réaux.. 15–1

* N.B.—Les chiffres 25-1 ou 50-2, etc., signifient que le tarif est de 25 centins ou 50 centins par dix mots et 1 centin ou 2 centins pour chaque mot en plus.

Ile d'Orléans et Grosse-Ile. 25–1
Ile-aux-Réaux et Grosse-Ile. 15–1
Sur l'Ile d'Orléans. 15–1

Tarif direct, le même que le tarif local pour les messages échangés avec le Tél. W. N. W. à Québec.

Réseau téléphonique de l'Ile d'Orléans.

Tarifs locaux entre les bureaux:—

	Conversations. 3 minutes.	Messages, 20 mots et 5 mots.
Sainte-Pétronille et Saint-François et stations intermédiaires.	5	5–2
Bureau d'échange à Québec, Saint-François et stations intermédiaires.	15	15-5

Tarif direct de 5 centins pour le gouvernement plus le tarif régulier de la Compagnie Bell pour les endroits au delà de Québec.

Ligne de Beauport—Laval (ligne télégraphique).

Tarif local entre les bureaux:—

	Conversations. 3 minutes.	Messages, 20 mots et 5 mots.
Beauport et Laval et places intermédiaires.	10	10–3
Messages et conversations entre Québec et Laval, et places intermédiaires.	15	15–5
Tarif direct à être ajouté au taux de la compagnie de téléphone Bell, au delà de Québec.	15	15–5

Remarque.—La compagnie garde les $\frac{2}{3}$ des taux pour chaque message.

Le taux des téléphones, à part des bureaux à commission, a été fixé comme suit:

Pour un raccordement à une distance de $\frac{1}{2}$ mille de la station régulière, $9 par année.

Pour chaque $\frac{1}{2}$ mille additionnel de la ligne, $4 par année. Les taux réguliers sont chargés en plus sur tous les raccordements de la ligne principale.

Charlesbourg et Moulins de Martineau.

La ligne se raccorde avec la ligne téléphonique Bell à Charlesbourg.

	Conversations. 3 minutes.	Messages, 20 mots et 5 mots.
Tarif local entre les endroits sur la ligne de l'Etat.	10c.	10–3
Tarif local entre les endroits sur la ligne de l'Etat et le bureau d'échange à Québec. . . . . (La compagnie garde 30 p.c.)	20c.	20–5
Tarif direct entre les endroits sur la ligne de l'Etat et les bureaux de la Compagnie Bell, auquel il faut ajouter les taux établis de la Cie à partir de Québec.	10c.	10–3

District de Timiskaming (Ligne téléphonique.)

	Conversations. 3 minutes.	Messages, 20 mots et 5 mots.
Barrage de Kippewa—Timiskaming-nord et points intermédiaires	25–5	25–5

Le tarif est le même pour les messages locaux que pour les messages échangés avec la ligne de raccordement à Timiskaming-nord.

ONTARIO.

Ligne de l'Ile Pelée (téléphone).

Tarif local entre les bureaux:—

Sur la terre ferme, Leamington-Pointe Pelée 15–1
Sur l'île 15–1
Entre l'île et Leamington 25–1
Tarif direct pour les messages échangés avec la ligne Tél. G. N. W. à Leamington 25–1

Cette ligne est mise en activité conjointement avec la compagnie Bell pour le téléphone. Les taux des conversations sont basés sur les tarifs locaux, plus les tarifs réguliers de la compagnie au delà de Leamington. (Tarif locaux, 15 centins, ou 25 centins pour 3 minutes de conversation, et proportionnellement pour toute conversation durant plus de 3 minutes).

TERRITOIRES DU NORD-OUEST—SASKATCHEWAN ET ALBERTA.

Ligne de Qu'Appelle—Edmonton.

Tarifs locaux entre les bureaux à des distances n'excédant pas 12 milles 15–1
Entre les bureaux déjà raccordés avec les lignes de la compagnie, sauf quand le taux de la compagnie est plus élevé 25–2
Entre les bureaux uniquement situés sur la ligne du gouvernement 35–2
Tarifs directs, pour les messages échangés avec les compagnies qui ont des raccordements, les mêmes que les tarifs locaux ci-dessus mentionnés.

Ligne Edmonton-Athabaska Landing—Rivière à la Paix.

Tarifs locaux entre les bureaux . . . . . 15–1 à 60–4
Tarif maximum entre les bureaux dans les deux divisions en haut et en bas d'Edmonton 75–5
(Une liste du tarif a été publiée le 1er février 1913).

Ligne de Moosejaw—Wood Mountain.

Tarif local entre les bureaux 25–2
Tarif direct, le même.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Lignes de l'Ile Vancouver.

Tarifs locaux, entre les bureaux. 25–2
Tarif conjoint, entre les bureaux sur les lignes du gouvernement et les lignes tél. du Pacifique-Canadien sur l'Ile de Vancouver. 25–2
Tarifs directs, pour les messages échangés avec la ligne du Pacifique-Canadien, à Nanaïmo, le même que le tarif local. 25–2

Ligne de Golden-Windermere (Téléphone).

Messages.
Tarif local et direct. 25–2
Les abonnés du téléphone, à $36 par année, sont exempts des tarifs ci-dessus mentionnés pour les messages.

Ile Salt-Spring, Ile Pender, etc. (Téléphone).

Tarif local—Conversations, 2 minutes. . . . . 25c.
Chaque minute additionnelle. . . . . 15c.

Tarif direct.—La ligne ci-dessus mentionnée est raccordée avec la compagnie de téléphone, C.-B., à la station de Duncan. Les taux de la compagnie sont ajoutés aux tarifs précités pour les messages directs.

Tarif conjoint—Entre les bureaux, situés sur les îles ci-dessus mentionnées, et les bureaux de la ligne du Pacifique-Canadien sur la ligne du gouvernement raccordée avec le tél. Pacifique-Canadien sur l'Ile de Vancouver. 25–2

Ligne de Kamloops—Vallée Okanagan (Téléphone).

Tarifs locaux et directs, 25 centins à 60 centins, selon les distances entre les bureaux espacés de 100 milles et plus, par longueur de 50 milles:—

Lorsque le tarif des messages est de 25 centins pour 10 mots, 2 centins pour chaque mot additionnel; conversation, 10 centins par minute.
Lorsque le tarif des messages est de 35 centins pour 10 mots, 3 centins pour chaque mot additionnel; conversation, 15 centins par minute.
Lorsque le tarif des messages est de 40 centins pour 10 mots, 3 centins pour chaque mot additionnel; conversation, 20 centins par minute.
Lorsque le tarif des messages est de 50 centins pour 10 mots, 3 centins pour chaque mot additionnel; conversation, 25 centins par minute.
Lorsque le tarif des messages est de 60 centins pour 10 mots, 4 centins pour chaque mot additionnel; conversation, 30 centins par minute.

Tarif minimum pour les messages, 25 centins; pour les conversations, 15 centins.
(Une liste du tarif a été publiée le 1er janvier 1912).

ANNEXES

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE DE L'ÉTAT

RAPPORT ANNUEL POUR 1912-13.

(1) Lignes du Cap-Breton.
(2) Lignes de la Baie de Fundy.
(3) Lignes des îles de la Madeleine.
(4) Ligne de l'Ile d'Anticosti.
(5) Côte nord du Saint-Laurent et Chicoutimi.
(6) Réseau télégraphique de la quarantaine.
(7) Réseau télégraphique de l'Ile Pelée.
(8) Lignes du Nord-Ouest.
(9) (Inspecteur) Nord-Ouest.
(10) Lignes de la Colombie-Britannique.
(11) Lignes de Kamloops-Penticton.
(12) Télégraphes du Yukon.
(13) Vaisseau-câble *Tyrian*.

RAPPORT N° 1.—CAP-BRETON.

BUREAU DU SURINTENDANT DE DISTRICT,
SAINT-JEAN, N.-B., le 23 juillet 1913.

M. D. H. KEELY,
Surintendant général,
Service télégraphique de l'Etat,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire le rapport suivant sur les lignes télégraphiques de l'Etat dans le Cap-Breton, N.-E., pour l'exercice terminé le 31 mars 1913, savoir:—

—	Milles en opération.	Nombre de bureaux.	Nombre de télégraphistes.	Nombre de réparateurs des lignes
Lors du dernier rapport	684½	83	83	33
Ajoutés durant l'année	97½	4	4	.....
Fermés durant l'année	.....	2	2	.....
	782	85	85	33

Conditions générales.

Malgré que les lignes télégraphiques, durant l'année précédente, n'aient été entretenues que d'une manière superficielle, à cause de l'insuffisance des crédits, qui a nécessairement limité les travaux de réparations générales, on peut dire qu'elles ont, dans la majeure partie, rendu un service efficace. Les délais prolongés dus aux interruptions des lignes ont été peu nombreux, si l'on tient compte que le Cap-Breton a subi trois tempêtes violentes de neige et de brouillards.

Au 1er avril le service des Lettres de Nuit a été inauguré, donnant ainsi à tous les bureaux l'avantage d'offrir le bénéfice d'un taux de 50 mots pour 25 centins sur les lignes de l'Etat, et d'un taux de 15 centins pour 50 mots à tous les bureaux communiquant par raccordement avec les compagnies de télégraphe. Cette innovation qui était devenue nécessaire par le besoin qui se faisait sentir depuis longtemps, donne, à un prix modique, un grand avantage aux personnes résidant dans des lieux isolés, et où la malle est irrégulière; en effet ces personnes peuvent envoyer par télégraphe leurs correspondances à un taux relativement bas.

Nouveaux bureaux.

Hayes River, N.-E., ouvert le 8 juillet, Hugh R. Beaton, agent et télégraphiste; rémunération de 25 p. 100 des taux du gouvernement, garantie de $50 par année.

L'Archevêque, N.-E.; ouvert le 1er juin, W. Kempt, agent et télégraphiste, rémunération de 25 p. 100 des taux du gouvernement, garantie de $50 par année.

Leitche's Creek, N.-E.; ouvert le 28 février, J. D. McCormack, agent et télégraphiste, rémunération de 25 p. 100 des taux du gouvernement, garantie de $50 par année.

Little Lorraine, C.B.; ouvert le 3 décembre, John Gallant, agent et télégraphiste, bureau administré sur une base de commission de 25 p. 100 des taux du gouvernement, sans garantie.

Bureaux fermés.

Ferry Landing, N.-E.; bureau fermé le 6 décembre, à cause de la démission de Mlle Margaret L. McRitchie, agent et télégraphiste.

Indian Brook, N.-E., bureau fermé le 18 décembre, par la démission de Mlle Sadie McDonald, agent et télégraphiste.

Ces deux bureaux étaient restés fermés à la fin de l'exercice financier.

Changements d'agents.

Alder Point; Mme John Arsenault, agent et télégraphiste, a démissionné le 31 octobre, bureau fermé et non ouvert de nouveau avant le 18 novembre. Mlle Maude M. Plant, agent et télégraphiste, rémunération de 50 p. 100 des messages reçus sur la ligne de l'Etat, garantie de $50 par année.

Big Lorraine (bureau d'accommodement); Mlle Laura M. Wilcox, agent et télégraphiste, remplacée le 15 janvier, par Michael P. Dowd.

Castle Bay; Mlle Catherine McDonald, agent et télégraphiste, a démissionné le 18 juin, bureau fermé jusqu'au 18 août et ouvert par Mlle Catherine McInnis, salaire de 25 p. 100 de commission, avec garantie de $50 par année.

Eastern Harbour; Charles J. Au Coin, agent et télégraphiste, a démissionné le 30 avril; remplacé par Moïse Au Coin, pas de changement dans le salaire qui reste à 50 p. 100 de commission sur les messages de l'Etat.

East Scatterie; J. T. Martell, agent et télégraphiste, a démissionné le 20 mai, remplacé par Mlle Theresa Nearing, rémunération changée de 25 p. 100 de commission des messages du gouvernement avec garantie de $50 par année, en 25 p. 100 des messages sur les lignes de l'Etat sans garantie.

Enon; Mlle Effie McDonald, agent et télégraphiste, a démissionné le 28 février, bureau ouvert de nouveau le 21 mars, par M. A. D. Morrison, agent et télégraphiste, pas de changement de salaire.

Groves Pt.;Frank Dunlop, agent et télégraphiste, remplacé par Roderick Campbell, même salaire. Ce bureau a été fermé du 31 octobre au 18 décembre en attendant la nomination d'un nouvel agent.

Ingonish; Mme S. S. Burke, agent et télégraphiste, remplacée le 1er janvier par John E. McLeod.

Petit Bras-d'Or; Mlle D. E. Grantmyar, agent et télégraphiste, a démissionné le 14 avril; remplacée par Margaret Richards, même salaire. Ce bureau a été fermé du 14 septembre au 3 décembre en attendant la nomination d'un nouvel agent.

Loch Lomond; Wm Morrison, agent et télégraphiste, est décédé le 7 février. Le bureau était, à la fin de l'année, en charge de Forbes McDonald, agent suppléant, même salaire.

Main-à-Dieu; Mlle Gertrude Lewis, agent et télégraphiste, a démissionné le 31 décembre; bureau fermé pendant le mois de janvier, ouvert le 5 février par Mme Jane McDougall, agent et télégraphiste; rémunération changée de 25 p. 100 de commission avec garantie de $50 par année, à 25 p. 100 des messages du gouvernement sans garantie. Par ce changement il n'est plus nécessaire de payer $50 par année à Jarves D. Dickson.

Marion Bridge; Mlle Annie R. McDonald, agent et télégraphiste, décédée le 2 août, remplacée par Austin Morrison, même salaire.

Port Hastings; Mary C. McFarlane, agent et télégraphiste, a démissionné le 1er avril, remplacée par Mme Annie Petrie, même salaire.

Saint-Pierre; M. R. Morrison, agent et télégraphiste, remplacé le 30 juin, par Mlle Catherine McKenzie, même salaire.

Baie Saint-Laurent; Vilbon Thériault, agent en charge de la station du câble, a démissionné le 31 décembre; engagé de nouveau jusqu'à l'ouverture de la navigation. A la fin de l'exercice financier, M. Thériault était encore en charge du bureau.

Pour cause de maladie un congé a été accordé pendant l'année à Mme V. Thériault, assit. télégraphiste en chef à la Baie Saint-Laurent; Mlle Effie McDonald d'Enon; Mlle Finlayson, Grande-Rivière; Mme McDonald, lac Gabarus; et Mme A. D. Morrison, Pointe-Esprit. Dans tous les cas, des arrangements ont été pris d'après les autorisations du ministère.

Changements, réparateurs généraux.

Sydney S. Burke, Ingonish; réparateur général pour la section entre Grand Bras-d'Or et Meat-Cove; a été remplacé le 31 décembre par James G. Dunlap de Baddeck, même rémunération, salaire de $45 par mois, et dépenses payées lorsqu'il est employé sur la ligne.

E. M. Dickson, réparateur général, Louisbourg; pour la section entre Sydney, île Scatterie et Enon; a été remplacé le 21 juillet par S. Stanley Hooper, de Louisbourg, salaire, $45 par mois et dépenses payées lorsqu'il est à l'ouvrage sur les lignes.

Changements chez les réparateurs de section.

John Arsenault, réparateur, Alder Pt, pour la section entre Petit-Bras-d'Or et Alder Pt, a été remplacé le 31 octobre par John R. Tobin de Petit-Bras-d'Or, même salaire.

Alexander, McFarlane, aîné, réparateur, Margaree Harbour, pour la section entre Margaree Harbour et Margarie Sud-ouest, et aussi pour la ligne de ceinture de Margaree Nord-est, est décédé le 21 janvier; a été remplacé le 1er avril, par John J. Miller de Margaree Ford, même salaire.

Angus S. McDonald, réparateur, baie Saint-Laurent, pour la section entre Meat-Cove, Money Pt. et Aspy Bay, a été remplacé le 31 décembre par Patrick Capstick de la baie Saint-Laurent, même salaire.

Murdock McAskill, réparateur, Cap-Nord, pour la section entre Aspy Bay et Neils Harbour, a été remplacé le 1er janvier par Malcolm McAskill du Cap-Nord, même salaire.

Frank Warren, réparateur, Ingonish, pour la section entre Neils Harbour et Ingonish Ferry, a été remplacé le 1er janvier par Rupert Curtis d'Ingonish-nord, même salaire.

Edward Fraser, réparateur, Port-Hood, pour la section entre Mabou et Judique, a été remplacé le 1er septembre par Angus J. McDonald, d'Inverness.

Lazarie A. Poirier, Eastern Harbour, a été nommé le 15 mai pour remplacer John Chaisson, réparateur pour la section entre Chéticamp et Barren; salaire augmenté de $50 à $80 par année. Cette augmentation était nécessaire à cause des difficultés de la région, où il n'y a aucun chemin régulier, et où l'on ne peut voyager qu'à cheval dans la plus grande partie du trajet.

Joseph L. Chaisson, réparateur, Chéticamp, pour la section entre Chéticamp et Grand-Etang, a démissionné le 20 novembre, la position est restée vacante jusqu'à la fin de mars.

Reconstruction.

A cause du mauvais état de la ligne entre Margaree Harbour et Margaree-nord-est, on a jugé à propos de la reconstruire, et l'on s'est procuré des poteaux en bois indigènes, tels qu'épinette et sapin.

De 10 à 13 milles de la nouvelle ligne ont été construits sous la surveillance de P. A. Doyle, réparateur général, Inverness.

Entre Port-Hastings et Inverness, 1,008 poteaux achetés l'année précédente ont été posés sous la surveillance de J. F. McMillan, réparateur général de Port-Hastings. Entre Port-Hood et Mabou on a planté 299 poteaux neufs, faisant pratiquement une nouvelle ligne entre ces deux derniers endroits.

Réparations générales.

Section Hawkesbury, Grande-Rivière.—En charge de Murdock McRae, réparateur général. La ligne a été inspectée et réparée avec soin pendant l'été et l'automne. On a planté 210 poteaux neufs et replanté 212; on a aussi redressé un nombre considérable de poteaux, coupé les fils lâches et renouvelé les étais détériorés. A la fin de la saison la ligne était en état de pouvoir bien fonctionner durant l'hiver.

Section Sydney, Scatterie.—En charge de D. Stanley Hooper, réparateur général. Comme il n'y avait pas eu d'ouvrage de fait dans cette section pendant l'année précédente, la ligne était en mauvais état, et le réparateur a été employé constamment pendant toute la saison à replanter principalement les poteaux, faire les renouvellements absolument nécessaires, couper les fils lâches, remplacer les étais et débarrasser la ligne des arbres qui étaient repoussés.

Section Grand Bras-d'Or, Meat-Cove.—En charge de Sydney S. Burke, réparateur général. Cette ligne n'a pas été inspectée avant le commencement d'octobre, le réparateur général ayant été employé ailleurs. On a fait des réparations générales principalement dans la partie entre Ingonish-nord et Meat-Cove, consistant à replanter, redresser les poteaux et couper les fils lâches. Cette ligne, si l'on considère son temps de durée, est en assez bon état, on avait renouvelé les poteaux en 1910-11. Il y a beapcoup d'ouvrage à faire dans la section entre Ingonish et Grand-Bras-d'Or, et l'on se propose de commencer ces travaux durant la prochaine saison.

Section Sydney-nord, Boularderie.—En charge de Joseph Logue, de Sydney-nord, réparateur général. M. Logue ayant été employé aux travaux de construction dès le commencement de la saison, il a été impossible d'entreprendre de grandes réparations. Cependant, les lignes ont été inspectées avec soin et mises en état de faire le service pendant l'hiver. Pendant la saison actuelle on se propose de faire une reconstruction plus générale.

Port Hastings, Whycocomagh, Inverness.—En charge de John F. McMillan, réparateur général, de Port-Hastings. Durant la majeure partie de la saison, ce réparateur a été occupé à la reconstruction de la ligne principale de Port-Hastings et de Mabou; il ne lui est resté que très peu de temps pour voir à la section entre Strathlorne et Whycocomagh, et cet ouvrage a été renvoyé à l'année présente pendant laquelle on se propose de réparer la ligne d'une manière complète, renouveler tous les poteaux défectueux, etc.

Inverness et Meat-Cove.—En charge de P. A. Doyle, d'Inverness, réparateur général. Les travaux de réparations générales ont été conduits en grande partie par les réparateurs de stations le long de la route, vu que le réparateur général a été engagé à l'ouvrage de construction pendant presque toute la saison. Des réparations sur les grandes routes, qui étaient absolument nécessaires, ont été cependant, conduites avec soin, et la ligne a pu résister durant l'hiver sans interruption ou presque très peu.

CONSTRUCTION DE NOUVELLES LIGNES.

Margaree, N.-E.—Big-Intervale	10	10
Margaree, S.-O.—Ainsley-Sud	23	23
Wycocomagh—Little-Narrows	8½	8½
Ligne de ceinture à la Rivière Hayes	1½	3
Loch-Ban—Scottsville	7	7
Whycocomagh—Orangedale	8	8
S. L. Ainslie—Whycocomagh	7	7
North-Sydney, Sydney-Mines—Florence	6½	7
Little-Narrows—Washabuck	12	12
Eskasoni—McAdams Lake	2½	5
Grand-Narrows—Lower-Chenacadie	7	7
	93	97½

Construction.

La ligne entre Margaree N.-E. et Big-Intervale, a été construite sous la surveillance de P. A. Doyle, réparateur général, de Inverness. Du bois indigène d'épinette et de sapin, a été employé pour les poteaux, et on a posé du fil en fer galvanisé n° 6 avec des isolateurs de porcelaine blanche.

La ligne entre Margaree S.-O. et Ainsley-Sud, que l'on devait en premier lieu construire le long du côté est de la rivière Margaree, a été finalement érigée sur la rive ouest. L'ouvrage a été fait sous la surveillance de P. A. Doyle, réparateur général, de Inverness. Il a été employé dans cette construction du bois indigène d'épinette et de sapin pour les poteaux, des fils en fer galvanisé n° 6, et des isolateurs en porcelaine blanche.

La ligne entre Whycocomagh et Little-Narrows, a été érigée sous la surveillance de P. A. Doyle. Les poteaux ont été posés en 1911 sous la surveillance du réparateur général McMillan. Tous les poteaux sont en bois indigène d'épinette et de sapin. Cette ligne a été complétée au mois de mars 1913.

La ligne de ceinture jusqu'à la Rivière Hayes à partir de la ligne principale, sur le côté ouest du lac Ainsley, a été construite sous la surveillance de P. A. Doyle. Les poteaux sont en épinette et sapin, les fils en fer galvanisé n° 6, et les isolateurs en porcelaine blanche.

Loch-Ban et Scottsville, viâ les Mines. Cette ligne, qui devait être primitivement une ligne de ceinture, a été finalement construite avec un seul fil direct. L'ouvrage a été fait sous la surveillance de P. A. Doyle, contremaître. Les poteaux sont en épinette et sapin, les fils en fer galvanisé n° 6 et les isolateurs en porcelaine blanche.

Whycocomagh et Orangedale. Cette ligne a été construite sous la surveillance de P. A. Doyle. Les poteaux sont en bois indigène d'épinette et de sapin, les fils en fer galvanisé n° 6 et les isolateurs en porcelaine blanche.

La ligne entre Lac Ainslie S. et Whycocomagh, a été érigée sous la surveillance de P. A. Doyle. Les poteaux sont en bois indigène d'épinette et de sapin, les fils en fer galvanisé n° 6, et les isolateurs en porcelaine blanche.

La ligne entre Sydney-Nord, Sydney-Mines et Florence, a été construite sous la surveillance de Joseph Logue, contremaître. Les poteaux sont en bois indigène d'épinette et de sapin, les fils en fer galvanisé n° 6, et les isolateurs en porcelaine blanche. Pour éviter une ligne à doubles poteaux, des arrangements furent pris avec la Cie American Tel. et Tel. pour se servir de leurs poteaux sur une distance de ½ mille près des mines de McKay.

Little-Narrows et Washabrick-Centre. Les poteaux de cette ligne ont été placés par John D. McNeil, d'Iona, en 1912, et l'ouvrage de la ligne a été complété par Joseph Logue, comme contremaître en 1913.

La ligne entre Eskasoni et Lac McAdams, comprend 2½ milles de poteaux et 5 milles de fil. L'ouvrage a été fait sous la surveillance de Joseph Logue comme contremaître. Les poteaux sont en bois indigène d'épinette et de sapin, le fil en fer galvanisé n° 6, les isolateurs en porcelaine blanche.

La ligne entre Lower Chenacadie et Grand-Narrows, dont la construction a été autorisée en 1910, n'a pas été complétée avant 1912 à cause d'une épidémie de la petite vérole, qui ravageait dans cette région. L'ouvrage a été fait sous la surveillance de Joseph Logue, Sydney-Nord. Les poteaux sont en bois indigène d'épinette ou de sapin, les fils en fer galvanisé n° 6, et les isolateurs en porcelaine blanche.

Le seul tronçon de ligne resté incomplet à la fin de l'année a été celui qui relie Baddeck, Nyanza et Rossville. Les poteaux de la première section, 8 milles, ont été posés en 1911 par le contremaître John C. McRae, de Middle-River. L'ouvrage dans le comté d'Inverness a été fini en 1912 par P. A. Doyle. Le reste de l'ouvrage dans le comté de Victoria n'a été que partiellement fini par A. J. Grant, contremaître de Little-River. On s'attend à ce que la ligne sera parachevée au commencement de la saison actuelle.

Respectueusement soumis,

S. C. DAWSON,
Surintendant.

RAPPORT N° 2.—BAIE DE FUNDY.

BUREAU DU SURINTENDANT DE DISTRICT,
FLAGG'S-COVE, GRAND-MANAN, N.-B., 15 mai 1913.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général,
Service télégraphique de l'Etat,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 20 mars, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant, sur les lignes télégraphiques de l'Etat sous ma surveillance pour l'exercice terminé le 31 mars 1913.

Il me fait plaisir de faire rapport que les lignes sont actuellement en bon état d'opération.

Du 3 mars au 20 novembre, le câble de Grand-Manan-Campobello a été rompu au milieu du chenal de Grand-Manan, et à cette époque le *Tyrian* n'a pu venir à cet endroit parce qu'il était en réparation. Le vaisseau est arrivé le 11 novembre, et à cause de tempêtes violentes continuelles le câble n'a été réparé que le 20 novembre; jusqu'à présent il a donné satisfaction, sauf certain désordre causé par l'induction des lampes à arc de Eastport. Ce dérangement a été grandement réduit, sinon éliminé, par la pose d'un fil sur le revêtement extérieur du câble à la guérite de Eastport, et en le transposant avec le fil de la ligne actuelle jusqu'au bureau du Western Union. Une autre source d'incommodité et une cause de retard dans la transmission des télégrammes proviennent du fait qu'au bureau de téléphone New-England Central, à Eastport, ils ont un fil de raccordement et peuvent ainsi interrompre la ligne Western Union lorsqu'ils téléphonent à longue distance. Il paraît évident qu'ils s'occupent peu de ce qu'un télégramme soit en cours de transmission

ou non, ce qui est très incommode lorsque l'on veut envoyer les télégrammes promptement. Je comprends que l'arrangement passé au sujet de ce raccordement de la compagnie New-England spécifiait une connexion au moyen d'un chevalet à fil divisé, nous donnant ainsi en tout temps une communication directe avec notre bureau de translation des messages (Western Union à Eastport). M. MacDonald nous a informé que cette question serait réglée à la prochaine fois qu'il y aura de l'ouvrage à faire sur le câble.

Après avoir fini les réparations du câble de Grand-Manan-Campobello, M. MacDonald a réparé le câble de Seal-Cove-Gannet-Rock avant de quitter la baie de Fundy.

Le 13 octobre 1912, le S.S. *Lansdowne* a brisé le câble de Gannet Rock avec son ancre, mais cet accident a été promptement réparé par le *Tyrian* qui est arrivé quelques jours après. On a aussi réparé une autre rupture du câble à Seal-Cove dont le bout avait été écrasé, cette fois, près du rivage. Le bout du câble a été enfoui dans une tranchée jusqu'au niveau de l'eau basse et laissé en bon état. Cette ligne raccordée avec celle de Southern-Head est encombrée, et les générateurs des instruments employés ne sont pas assez forts pour être actionnés continuellement, spécialement en temps humide. La section Southern-Head-Seal-Cove a besoin d'être améliorée et munie d'un nouveau fil. Ce fil nouveau avec les téléphones munis de condensateurs et de générateurs à six barres mettrait cette ligne dans un ordre parfait pour quelque temps.

La ligne de téléphone White-Head-Grand-Harbour est en bon état d'opération, et il en a été ainsi pendant toute l'année.

La ligne télégraphique Flagg's-Cove-Seal-Cove fonctionne bien.

Depuis le dernier rapport, les seuls changements dans le personnel sont la démission de M. Cushing, à Eastport, et du télégraphiste de Flagg's-Cove. La première position a été remplie par Mlle E. Hurley.

Ci-annexé vous trouverez un état tabulaire des bureaux.

J'ai l'honneur d'être,

Votre dévoué,

J. R. PARKER,
Surintendant de district.

RAPPORT N° 3.—ILES DE LA MADELEINE.

BUREAU DU SURINTENDANT DU DISTRICT,
GRINDSTONE, ILES DE LA MADELEINE, 1er avril 1913.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général du service télégraphique de l'Etat,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel sur les lignes télégraphiques et les câbles pour l'exercice terminé le 31 mars 1913.

Le 5 juillet une ligne a été construite pour raccorder la station Marconi d'ici avec tous nos bureaux télégraphiques de l'Etat. Ce raccordement a été fait de la station Marconi jusqu'au chemin public où passe la ligne principale. L'instrument récepteur Silvertown et les batteries, qui n'étaient plus employés par M. W. G. Leslie, ont été transportés pour compléter le bureau de la station.

Vers le milieu d'août, le câble de l'île d'Entrée au havre d'Amherst (le seul moyen de communication à cet endroit pendant l'hiver) a été brisé par la drague qui creusait dans le havre d'Amherst, justement au point où le câble est posé. Comme je n'avais pas de câble de rechange pour faire les réparations nécessaires, la communication du téléphone est restée interrompue.

Le 13 janvier dernier, il nous a été bien agréable de nous remettre en communication avec la terre ferme par le câble de Meat-Cove, qui était brisé depuis le mois de mars 1912. Cette ligne nous donne un moyen de communication efficace et est très appréciée par la population des Iles de la Madeleine à cause des grands services qu'elle nous rend; et aussi à cause des lettres par dépêches à un taux peu élevé et des renseignements que le télégraphiste de Meat-Cove fait parvenir aux habitants des Iles.

Le 16 juillet, une violente tempête électrique a affecté la ligne et endommagé quelques instruments. Le reste de la ligne a bien fonctionné durant l'année. Les réparateurs de la ligne ont porté beaucoup d'attention à leur ouvrage, et les interruptions ont été promptement remédiées.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. LE BOURDAIS,
Surintendant de district.

RAPPORT N° 4—ILE D'ANTICOSTI.

BUREAU DU SURINTENDANT DE DISTRICT,
ENGLISH BAY, ILE D'ANTICOSTI, QUÉ., 1er avril 1913.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général du service télégraphique de l'Etat,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel sur les lignes télégraphiques dont j'ai la surveillance, pour l'exercice terminé le 31 mars 1913.

Le nombre de milles de la ligne n'est pas augmenté, mais les travaux de réparation sont nombreux et d'une exécution difficile, le trajet sur toute la longueur de la ligne étant extrêmement dangereux, spécialement en automne et au printemps.

Le 30 mars 1912, le câble entre Gaspé et l'île d'Anticosti a été rompu, et après plusieurs tentatives de le réparer avec nos hommes, mais sans succès, il a fallu l'abandonner. Le S.S. *Tyrian* ayant été en réparation presque tout le temps de la saison, ce câble n'a pu être mis en bon état d'opération et il est encore brisé. Le 23 janvier, le câble de la Longue-Pointe a fait défaut, et la rupture n'a pu être localisée à cause des glaces qui couvraient les bords de la Pointe et la mer sur une grande distance. Heureusement pour nous, les opérateurs du télégraphe sans fil n'avaient pu laisser l'île l'automne dernier, et des arrangements furent pris avec la compagnie Marconi pour l'envoi de nos messages, ce qui fut fait à notre grande satisfaction.

Il m'est agréable de vous informer que notre ligne aérienne a été en bon état d'opération durant toute l'année, sauf quelques interruptions de courte durée.

Le bureau de Fox-Bay est encore fermé, mais il est en communication au moyen du téléphone avec Heath-Point, de sorte que les messages sont envoyés par le téléphone à Heath-Point et de là transmis par le télégraphe.

Nous avons neuf stations de télégraphe sur l'île.

En avril dernier, les employés de notre personnel ayant demandé une augmentation de salaire, j'ai le plaisir de vous dire que le ministère a donné une réponse favorable et que les salaires ont été augmentés à compter du 1er août 1912.

A part du mois de mars, pour lequel je n'ai pas encore reçu les divers rapports des bureaux, les revenus du trafic passé sur notre ligne sont de $2,906.58.

De ce montant, le bureau de Ellis-Bay a donné $2,840.04.

Je crois pouvoir espérer que les affaires à ce dernier bureau seront encore florissantes durant la prochaine saison vu que la manufacture de pulpe sera encore en pleine opération.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALF. MALOUIN,
Surintendant de district.

RAPPORT N° 5.—DISTRICTS DE LA COTE NORD DU SAINT-LAURENT ET DE CHICOUTIMI.

QUÉBEC, 15 avril 1913.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général du service télégraphique de l'Etat,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli mon rapport pour l'année expirée le 31 mars 1913.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. POPE,
Surintendant.

CÔTE NORD DU SAINT-LAURENT EN GÉNÉRAL.

Le trafic sur tout le réseau télégraphique de la Côte Nord, y compris le district de Chicoutimi, démontre un surplus sur celui de 1911, mais cependant n'atteint pas tout à fait le montant des affaires en 1912, qui a été une année remarquable.

Les fils ont été entretenus en bon état et le service, en général, a été satisfaisant.

CÔTE NORD-OUEST ET CHICOUTIMI.

Entretien.—Les réparateurs ont exécuté les travaux ordinaires dans leurs divisions respectives. L'ouvrage supplémentaire a été le renouvellement de la ligne traversant la rivière Saguenay entre Chicoutimi et Sainte-Anne, dans le cours du mois de mai; la reconstruction de vingt-cinq milles de la ligne principale entre Saint-Fidèle et la baie des Rochers, aux mois d'août et septembre; une réparation générale de la ligne Chicoutimi-Tadousac entre la rivière Sainte-Marguerite et le lac à Rosimond, au mois d'Octobre; la réparation du campement à la baie Laval, au mois de

novembre; et une inspection et des réparations des ponts entre Otis et l'Anse Saint-Jean, au mois de janvier.

Ligne nouvelle.—Une ligne bouclée de deux milles et demi a été ajoutée au circuit de Chicoutimi-Péribonka pour se rendre à Saint-Louis Nazaire.

Bureau nouveau.—Un bureau a été ouvert à Saint-Louis Nazaire, au mois de septembre. D. Blackburn en est l'agent, avec un salaire de 25 p. 100 de commission et une garantie de $50 par année.

CHANGEMENTS DANS LES BUREAUX ET LE PERSONNEL.

Avril 1912.—R. Dallaire nommé agent à Saint-Fidèle pour remplacer H. Jos. Desbiens.

N. Coulombe, agent à Saint-Hilarion remplaçant A. Bergeron.

A. Villeneuve, réparateur, Saint-Fidèle, à la place de A. Brassard, Port au Persil.

Mai 1912.—Bureau de Port au Persil fermé par la démission de l'agent D. Bouchard.

A. Gauthier, nommé réparateur à Saint-Urbain, à la place de M. Fortin.

L. J. Bouchard, agent, Petite Rivière Saint-François pour remplacer A. Tremblay.

Juin 1912.—A. Blais, messager, Chicoutimi, à la place de J. Dubé promu télégraphiste enseignant.

Juillet 1912.—Jos. Morin, agent, Saint-Siméon, à la place de J. Tremblay.

A. Tremblay, agent, Petite Rivière Saint-François, à la place de L. J. Bouchard qui a démissionné.

Août 1912.—F. Bouchard, agent, Baie des Rochers, a remplacé Mme D. Savard.

Septembre 1912.—Lac Clair, bureau fermé par la démission de l'agent A. Dufour.

Octobre 1912.—Sainte-Agnès, bureau fermé.

Novembre 1912.—Port-au-Persil, bureau ouvert de nouveau. Thomas MacLaren, agent avec commission ordinaire.

Mars 1913.—Alex. Savard, agent, Rivière Sainte-Marguerite, a remplacé Mme Hérieux.

J. Dubé, télégraphiste, Chicoutimi, à la place de J. P. Rivard qui a démissionné.

LAVAL, LIGNE DE TÉLÉPHONE.

Un instrument a été placé à la carrière de M. Ed. Cauchon, au mois de juillet, comme station d'accommodement, au taux usuel de l'abonnement, plus le tarif régulier pour chaque message.

Des plaintes ayant été portées et prouvées qu'il y avait une intervention d'induction, un deuxième fil a été posé entre Beauport et Sainte-Thérèse, sur une distance de six milles, et ce prolongement du circuit métallique a été une amélioration satisfaisante pour la transmission des messages.

CHARLESBOURG ET MOULINS MARTINEAU.

Une ligne téléphonique a été érigée entre Charlesbourg et les Moulins Martineau, comprenant Stoneham, formant une distance totale de dix-neuf milles. Elle sera bientôt mise en opération d'après arrangement pris par le ministère avec la compagnie de téléphone Bell, dont le système sera raccordé à Charlesbourg avec la nouvelle, de manière à donner une communication directe avec Québec.

ESCUMINAC, N.-B., ET CHATHAM.

Il n'y a pas eu de changements sur ce circuit depuis mon dernier rapport, et l'état de la ligne est bien satisfaisant.

RAPPORT N° 6.—LIGNE DE LA QUARANTAINE.

SAINT-JEAN, P.Q., 31 mars 1913.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général du service télégraphique de l'Etat,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les opérations du système des lignes télégraphiques et téléphoniques de la quarantaine, durant l'année expirée le 31 mars 1913.

En décembre 1911 et janvier 1912, les câbles reliant l'Ile-aux-Grues à Montmagny, l'Ange-Gardien à Saint-Pierre, Saint-François à l'Ile-aux-Réaux, et la Grosse-Ile à l'Ile-aux-Grues, ont été rompus par la glace; ils ont été promptement réparés après l'ouverture de la navigation en 1912, ainsi que le câble entre Les Eboulements et l'Ile-aux-Coudres qui avait été brisé par un navire en 1911.

Conformément à vos instructions, le câble de l'Ile-aux-Grues à Montmagny a été relevé et mis en sûreté pendant l'hiver afin de prévenir sa destruction par la glace. Il sera remis en place aussitôt que possible après l'ouverture de la navigation.

Le 21 décembre, une tempête de neige mêlée de pluie d'une violence extrême s'est abattue sur l'Ile d'Orléans, brisant six milles de ligne entre Saint-Jean et Sainte-Famille. Les réparations nécessaires ont été complétées en 15 jours.

Pendant l'année, l'on a fait les transferts suivants:—

Télégraphe—

1er avril.—Bureau de Saint-Pierre, N. Ferlant a été remplacé par E. Gendreau.

2 avril.—Bureau de Saint-François-Nord, Pierre Labbé a été remplacé par Jos. Asselin.

31 avril.—Bureau de Sainte-Famille, L. Pichette a remplacé P. Létourneau.

1er novembre.—Bureau de Grosse-Ile, A. Dancause a remplacé Mlle Julia Lagacé.

Téléphone—

3 avril.—Bureau de Saint-François-Nord, F. Lessard a remplacé C. Imbeau.

1er mai.—Bureau de Saint-Laurent, A. Turgeon a été remplacé par Laurent Godbout.

18 mai.—Bureau de Saint-François, Xavier Lepage a remplacé Joseph Lepage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. P. POULIOT.

RAPPORT N° 7.—ONTARIO.

LEAMINGTON, ONT., 9 avril 1913.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général du service télégraphique de l'Etat,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Au sujet des opérations du système de téléphone de l'île Pelée durant l'exercice financier du 31 mars 1912 au 31 mars 1913, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant:—

1. La ligne sur l'île est en bon état, sauf près du phare de North-Point où environ vingt poteaux, entre le bord du lac et le marais, devront être transportés à travers le marais jusqu'à la nouvelle digue le long de la ligne actuelle, vu que ces poteaux se font déraciner par les vagues pendant les tempêtes du vent de l'ouest sur le lac, à l'époque de l'eau haute. Quelques-uns de ces poteaux ont été emportés, mais j'en ai suffisamment en réserve pour remplacer ceux qui sont perdus. Il faudra aussi poser quelques piquets de cèdre à clôture pour mettre des étais à certains poteaux dans les parties rocailleuses de la ligne, où la terre est peu profonde.

2. La ligne sur la terre ferme, depuis le bureau de Leamington jusqu'à l'atterrissement du câble et de là à la Pointe Pelée, est en bon état, mais il faudra renouveler quelques poteaux détériorés et peu solides. J'ai en main les poteaux nécessaires pour les remplacer.

3. Le câble a bien fonctionné durant tout l'hiver et il est encore en bon état.

4. Si l'on faisait sur l'île l'installation d'un système métallique avec moins d'instruments sur la ligne principale, je suis certain que le service pourrait être beaucoup amélioré.

Je vous transmets sous ce pli une liste des bureaux et des télégraphistes ou agents, y compris un sommaire des messages envoyés du 31 mars 1912 au 31 mars 1913.

Bien respectueusement,

JOHN McR. SELKIRK,
Surintendant de district.

RAPPORT N° 8.—LIGNES DU NORD-OUEST.

EDMONTON, ALBERTA, 15 avril 1913.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général du service télégraphique de l'Etat,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli mon rapport annuel sur les lignes du Nord-Ouest jusqu'au 31 mars 1913, donnant les détails des conditions, des réparations, de la construction des lignes télégraphiques et des changements dans le personnel des employés.

GÉNÉRALITÉS.

Dans le cours de l'année dernière, les interruptions ont été peu fréquentes, les lignes ayant été, d'une manière générale, entretenues en bon état d'opération. Les sections entre Athabasca-Landing et Sawbridge sont celles qui ont été les plus défectueuses. Ces sections sont entourées de bois touffu, et les ravages causés par les feux dans tout ce district ont laissé plusieurs arbres debout mais tellement détériorés qu'à chaque coup de veut il en tombe plusieurs. Comme il avait été voté un certain montant pour renouveler les poteaux de la division de Moose-Jaw et de Wood-Mountain, l'ouvrage a été complété. Cette ligne est actuellement en bon état. On a aussi fait des travaux considérables consistant à transférer la ligne le long du grand chemin entre Qu'Appelle et Edmonton, mais il reste encore beaucoup à faire pour transporter la ligne des champs au chemin public. Des requêtes à cet effet viennent de tous les points de la ligne. Plusieurs lignes nouvelles ont été construites pendant l'année, dont les détails sont ci-après mentionnés, et dix-sept bureaux ont été ouverts. Vu l'augmentation continuelle des affaires dans mon bureau, je n'ai pas pu faire une inspection complète depuis les trois dernières années. Nos lignes couvrent une distance de 1,860½ milles et un voyage d'inspection nécessiterait une longue absence.

CONSTRUCTION.

LIGNE DE LI RIVIÈRE-À-LA-PAIX ET GRANDE-PRAIRIE.

Pendant l'année, on a complété la ligne depuis Dunvegan jusqu'au lac Saskatoon sur une distance de 76 milles, et construit un circuit bouclé d'un point de cette ligne jusqu'à Grande-Prairie City, d'une longueur de 8 milles. Il a été aussi posé des poteaux sur une distance de 84 milles et des fils sur une distance de 92 milles, le tout coûtant $9,121.72. Des bureaux ont été ouverts à Spirit-River, Grand-Prairie-City et lac Saskatoon.

LIGNE DE SAINT-PAUL DE MÉTIS-DURLINGVILLE.

Cette ligne a été complétée depuis Saint-Paul de Métis jusqu'à Durlingville, une distance de 48 milles; les dernières dépenses se sont élevées à $2,887.55. Un bureau a été ouvert à Rife, qui se trouve à mi-distance entre ces deux endroits; il est en charge d'un employé qui agit comme télégraphiste et réparateur. On a aussi installé un bureau à Durlingville.

LIGNE DE BATTLEFORD-ÎLE-LA-CROSSE.

On a commencé la construction de cette ligne en 1911-12, mais il n'y a pas eu de bureaux. En 1912-13, la ligne a été continuée jusqu'à Green-Lake, qui est à une distance de 185 milles de Battleford. Des bureaux ont été ouverts à Battleford, 4 milles, à Meota, 35 milles, à Gleslyn, 75 milles, au lac Meadow, 141 milles, à Green-Lake, 185 milles; ces chiffres représentent les distances à partir de Battleford. On a actuellement en main un matériel suffisant pour continuer cette ligne jusqu'à 65 milles plus loin. On a discontinué les travaux à cause des pluies abondantes et surtout parce qu'il n'y avait aucun chemin tracé par l'arpentage. Il se construit actuellement entre Green-Lake et l'île la Grosse un chemin au nord de Green-Lake. Les dépenses sur cette ligne durant le cours de l'année se sont élevées à $6,093.66.

LIGNE DE MOOSE-JAW-WOOD-MOUNTAIN.

On a complété le renouvellement des poteaux de cette ligne à partir de 60 milles de Moose-Jaw jusqu'à Willow-Bunch, sur une distance de 86 milles. C'est maintenant une ligne de première classe. Le coût de l'ouvrage a été de $9,192.34.

LIGNE BOUCLÉE DE LEEVILLE.

Sur notre ligne de Moose-Jaw-Wood-Mountain, on a construit, près de Limerick jusqu'à Leeville, une ligne bouclée de 16 milles de longueur. L'ouvrage a coûté $3,190.97. Un bureau a été ouvert à Leeville et transporté ensuite à Assiniboine, à 14 milles de la ligne principale. Assiniboine se trouvera plus tard sur l'embranchement projeté du chemin de fer Pacifique-Canadien, et lorsque le site de cette ville a été choisi tous les gens d'affaire de Leeville sont allés s'installer à Assiniboine.

LIGNE TÉLÉPHONIQUE GROUARD-HIGH-PRAIRIE.

Un montant a été approprié pour la construction d'une ligne téléphonique entre Grouard et High-Prairie-River, une distance de 35 milles.

Les colons de ce district ont fourni et livré les poteaux nécessaires sans qu'il nous en coûte rien. La ligne a été construite sur une longueur de 25 milles, mais les travaux n'ont pu être continués parce qu'une partie des matériaux n'était pas arrivée. Des téléphones ont été installés chez B. A. See, à 3 milles; au moulin de Travers Bros, 12 milles, chez Martin Ouellette, 16 milles, D. S. Hayden, 20 milles, M. Moque, bureau de High-Prairie, 25 milles, toutes ces distances sont censées partir de Grouard. Ces téléphones sont installés à raison de $15 par année, payables par les personnes ci-dessus mentionnées, et à condition qu'ils peuvent servir au public qui désire communiquer avec notre bureau de Grouard; il sera chargé 10 centins par message. Le montant dépensé pour cette ligne s'élève à $3,063.16.

CHANGEMENT DE PLACE DES LIGNES EN GÉNÉRAL.

Section Qu'Appelle-Edmonton.—Un montant a été voté pour transférer le long du grand chemin la ligne construite au milieu des champs. A cause de la rareté d'hommes compétents on n'a pu compléter qu'une partie de l'ouvrage durant la saison. On a changé la ligne de place sur une distance d'environ 19 milles dans les endroits les plus importants. En plus de l'ouvrage fait, on s'est procuré 1,100 poteaux et 4,500 blocs pour l'exécution de ces travaux. Le montant total dépensé durant l'année a été de $4,753.94.

ÉDIFICES.

Grouard.—Un logement avec bureau a été bâti à Grouard, pour lequel une partie des matériaux a été achetée en 1911-12; cet édifice a coûté $1,490.80, il n'est pas complètement fini, et un montant de $600 a été demandé pour le terminer.

Sawridge.—Un montant a été voté par le gouvernement pour la construction d'un bureau avec logement à Sawridge; mais il a été impossible de se procurer le bois nécessaire. Quelques matériaux ont été placés sur le terrain et l'on a bâti une étable, il a été dépensé $465.95.

Dunvegan.—Un montant a été voté pour construire un bureau avec logement à Dunvegan; mais à cause de la rareté du bois dans le nord, il a été impossible de faire plus que de donner des commandes pour le bois requis au moulin. Ce bois

devait être coupé et livré ce printemps. Quelques châssis et portes ont été expédiés d'Edmonton au coût de $37.65.

ADDITIONS ET CHANGEMENTS DU PERSONNEL.

Saskatoon.—J. H. Murphy, agent remplaçant C. Webster, transféré à Battleford comme assistant-agent. Nouvelle nomination.

Battleford.—C. Webster, assistant de l'agent Noël.

Battleford.—E. Bidart, messager, remplaçant H. Gibson, démissionné.

Lloydminster.—S. De Coste, agent remplaçant A. Botwell, transféré à Mooswa.

Mooswa.—A. Botwell, sous-agent, remplaçant J. A. McCartney, démissionné.

Saddle-Lake.—C. B. Ingraham, sous-agent, remplaçant J. W. Carroll, démissionné.

Lamont.—B. DeMarch, agent, remplaçant J. M. Royer, démissionné.

Fort-Saskatchewan.—J. W. Shera, agent, remplaçant A. W. M. Campbell démissionné.

Edmonton.—O. St. John, assistant-agent, nouvelle nomination; A. W. Cass, réparateur, remplaçant J. H. Young démissionné; W. Wilson, messager, remplaçant A. Duplessis, démissionné; C. McGraw, messager supplémentaire, nouvelle nomination.

Athabaska-Landing.—E. J. King, agent, remplaçant Jas. McKernan, démissionné.

Athabaska-Landing.—A. Parry, réparateur, remplaçant J. Minns, démissionné.

Mirror-Landing.—J. M. Royer, agent, remplaçant J. A. Jacques, démissionné.

Mirror-Landing.—H. Hautebergue, réparateur, nouvelle nomination.

Grouard.—R. M. Osborn, agent, remplaçant V. P. MacLeod, démissionné.

Rivière-à-la-Paix.—F. Anderson, réparateur, remplaçant G. Banford, démissionné.

Dunvegan.—A. Vaillancourt, remplaçant H. Coleman, transféré au lac Saskatoon.

Spirit River.—W. R. Holden, agent, bureau nouveau.

Grand-Prairie City.—J. H. Byrne, agent, bureau nouveau.

Lac Saskatoon.—C. Coleman, agent, bureau nouveau.

Fairview.—H. L. Prepst, agent, bureau nouveau, à commission.

Expanse.—G. T. Brown, agent, remplaçant A. S. Macdonald, démissionné.

Limerick.—Murtle Cresson, agent, remplaçant E. R. Lossing, démissionné.

Assiniboine.—A. Hodgson, agent, bureau nouveau.

BUREAUX NOUVEAUX.

Assiniboine, Sask., ligne bouclée de Moose-Jaw—Ligne Wood-Mountain.

Au nord de Battleford—

Battleford-nord, Sask.
Meota, Sask.
Glaslyn, Sask.
Green-Lake, Sask.
Meadow-Lake, Sask.

Au nord de Saint-Paul de Métis—

Rife, Alta.
Durlingville, Alta.

District de la Rivière-à-la-Paix—

Fairview, Alta.
Spirit-River, Alta.
Grand-Prairie-City.
Lac Saskatoon.

BUREAUX NOUVEAUX DE LA LIGNE TÉLÉPHONIQUE DE GROUARD.

See.
Travers.
Ouellette.
Hayden.
McQue.

CONSTRUCTION.

ATHABASKA-LANDING—FORT McMURRAY.

Un montant a été voté pour une ligne télégraphique depuis Athabaska-Landing jusqu'au Fort-McMurray, et M. F. D. Currier a été nommé pour prendre charge des travaux. On a déblayé 70 milles de route depuis Athabaska-Landing jusqu'à un endroit connu sous le nom de Duncan-Creek. On s'est procuré pour cette distance les poteaux nécessaires et 52,086 liv. de fil, 8,000 isolateurs, 3,000 blocs latéraux ont été livrés, le tout a coûté $18,111.61.

SOMMAIRE.

Salaires, avril 1912-31 mars 1913..	$44,734 15
Loyers, avril 1912-31 mars 1913..	5,084 00
Charbon et bois, avril 1912-31 mars 1913..	1,842 51
Pétrole et lumière électrique, avril 1912-31 mars 1913.	272 40
Affranchissement des lettres, avril 1912-31 mars 1913..	105 94
Chevaux et nourriture, avril 1912-31 mars 1913.. ..	4,469 76
Louage de chevaux, avril 1912-31 mars 1913..	354 35
Réparation de la ligne, avril 1912-31 mars 1913.. ..	368 70
Divers, avril 1912-31 mars 1913..	5,419 40
Ouvrage de forgeron, avril 1912-31 mars 1913..	332 65
Wagons et traîneaux, avril 1912-31 mars 1913..	789 55
Chevaux, avril 1912-31 mars 1913..	21,160 00
	$65,933 41

BUREAUX NOUVEAUX.

Battleford-nord, Sask., F. J. Colmer, agent.
Meota, Sask., O. A. Tenny, agent.
Glaslyn, Sask., A. McCartney, télégraphiste et réparateur.
Meadow Lake, Sask., J. R. McCordie, télégraphiste et réparateur.
Green Lake, Sask., R. White, télégraphiste et réparateur.
Rife, Alta, B. O. Boyd, télégraphiste et réparateur.
Durlingville, Alta, L. T. McCleod, agent.

Le revenu durant l'année 1912-13 a augmenté de $8,843.41, soit environ 43 par 100 de plus que l'année précédente.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ROBT. C. McDONALD,
Surintendant de district.

RAPPORT N° 9.—LIGNES DU NORD-OUEST.

BUREAU DE L'INSPECTEUR GÉNÉRAL,
SASKATCHEWAN, ALBERTA ET COLOMBIE-BRITANNIQUE.
EDMONTON, ALTA., 31 mars 1913.

D. H. KEELEY,
Surintendant général du service télégraphique de l'Etat,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport sur les lignes sous mon contrôle pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1913.

SECTION EDMONTON-QU'APPELLE.

Nous avons eu peu d'interruptions pendant la dernière saison, et il en est résulté qu'il n'y a eu en aucun temps des délais sérieux dans les affaires. La méthode adoptée d'enlever les poteaux primitifs sur les fermes a été continuée, et comme ce district est maintenant tout concédé à des cultivateurs, il sera nécessaire de suivre cette méthode à chaque saison jusqu'à ce que toutes les lignes télégraphiques soient placées le long des grands chemins. Par ce changement la ligne est nécessairement augmentée de longueur, vu qu'elle doit avoir une course à angles droits au lieu d'être directe comme auparavant lors de sa construction originaire.

Il y a eu un bon nombre de changements dans le personnel durant le cours de l'année, principalement à Saskatoon et Edmonton, où les divers agents et télégraphistes engagés ont refusé de rester au salaire actuel. Bien que le coût de la vie augmente partout, c'est surtout dans les villes qu'il est le plus onéreux à cause des forts loyers à payer; ce qui est dû à ce que la population des villes augmente trop vite en proportion de la construction des maisons pour loger le monde.

ÉDIFICES ET RÉPARATIONS.

Dans le cours de l'année dernière, on n'a pas construit de nouveaux édifices ni fait de réparations aux bâtisses actuelles. Un crédit de $5,500 a été demandé pour l'érection d'un bureau nouveau avec logement à Battleford; on a aussi demandé les montants nécessaires pour réparer nos bâtisses à Willow-Bunch, Hambolt-sud et Onion-Lake. Des réparations peu importantes sont aussi requises pour quelques-uns de nos autres bureaux, mais nul ne nécessite de grosses dépenses.

SECTION EDMONTON-LAC SASKATOON.

Le service sur cette ligne, durant l'année dernière, a été très satisfaisant. Il y a eu très peu de délais, tandis que le volume des affaires a constamment augmenté. Le gros montant du trafic se fait au bureau d'Edmonton, qui est le centre commercial de la région jusqu'au nord. Il a été nécessaire de se procurer les services d'un télégraphiste pour assister l'agent de cet endroit, l'augmentation des affaires étant suffisante pour l'occuper constamment. Il est probable que nulle ligne construite par le ministère n'a autant contribué à l'avancement de cette régioin; en effet, vu

les grandes distances et le manque de facilité par les voies postales, les lignes télégraphiques rendent des services inappréciables pour la transaction des affaires. Pendant l'année on a prolongé la ligne de Dunvagen au lac Saskatoon, une distance de 84 milles; des bureaux nouveaux ont été installés à Spirit-River, Grand-Prairie-City et au lac Saskatoon.

ÉDIFICES.

Un bureau avec logement a été complété à Grouard. Des crédits avaient été accordés pour l'érection de bâtisses semblables à Dunvegan et Sawridge, mais vu le développement rapide du district nord, il a été impossible de se procurer à temps la quantité nécessaire de bois. A Sawridge une partie du bois et tous les autres matériaux sont rendus sur l'emplacement. On s'attend de recevoir bientôt le reste du bois nécessaire. On a construit une étable à cet endroit. Quant à Dunvegan, on a promis de nous expédier le bois prochainement.

SECTION MOOSE-JAW-WOOD-MOUNTAIN.

Pendant l'année on a terminé le transport de la ligne sur le grand chemin; cette ligne est maintenant en parfait état depuis Moose-Jaw jusqu'à Willow-Bunch. Un bureau nouveau a été installé à Leeville, mais on l'a dernièrement transféré à Assiniboine, trois milles plus loin.

RÉPARATIONS DES ÉDIFICES.

Notre bureau de Willow-Bunch a besoin de réparations urgentes. Un montant a été demandé à cette fin, et l'ouvrage nécessaire sera fait aussitôt que l'argent sera disponible.

BATTLEFORD-ILE LA CROSSE.

Cette ligne a été complétée jusqu'à Green-Lake, une distance de 185 milles au nord de Battleford. Vu que la région au nord de Green-Lake est un terrain marécageux et qu'un chemin public nouveau devait être construit par le gouvernement provincial, on a cru qu'il était plus avantageux de ne pas continuer la ligne plus loin durant la dernière saison. Ce chemin public est actuellement en construction et le reste de la ligne sera construite le long de ce chemin jusqu'à l'île la Crosse si les fonds nécessaires sont disponibles cette année.

ÉDIFICES.

On a demandé des crédits pour les constructions des édifices à Midnight-Lake (Glaslyn), Meadow-Lake et Green-Lake, qui coûteraient $2,000 chacun. Ces constructions sont devenues nécessaires, vu qu'il n'y a aucun logement convenable pour nos agents. Ce district, quoique favorable à la culture de la terre et à l'élevage des animaux sur des ranches, ne se colonise pas aussi vite que la région de la Rivière-à-la-Paix. C'est pourquoi la ligne télégraphique, tout en étant un grand avantage au colon individuellement ne donnera probablement pas un revenu comparable à celui de la ligne de la Rivière-à-la-Paix.

SAINT-PAUL-DURLINGVILLE.

Cette ligne, longue de 48 milles, est maintenant complétée avec des bureaux à Durlingville, Rife et Saint-Paul. Un prolongement jusqu'à Gold-Lake—22 milles—augmenteront son utilité.

ATHABASKA-FORT-McMURRAY.

Un tracé de cette ligne a été fait par M. E. D. Currier, qui, avec ses hommes, a travaillé pendant quelques mois au déblaiement d'une route convenable. Ces travaux ont été complétés jusqu'à 70 milles au nord d'Athabaska. L'entreprise de fournir les poteaux a été donnée et ils nous sont actuellement livrés.

LIGNE TÉLÉPHONIQUE DE NAKUSP-EDGEWOOD.

Conformément aux instructions du ministère, je me suis rendu à Nakusp, C.-B., pour voir à la construction de cette ligne. Après un examen minutieux de la question, j'ai conseillé de donner cet ouvrage par contrat, et c'est ce qui a été fait, la soumission de M. Thos. Aubrey étant acceptée. Les travaux ont été retardés par un délai dans la livraison des matériaux, mais la ligne est maintenant en opération d'une manière satisfaisante. Cette ligne est d'un grand avantage aux colons établis dans ces environs, surtout en hiver, lorsque le lac étant couvert de glace, ils sont privés de toute communication avec les habitants de l'autre côté.

KAMLOOPS-OKANAGAN.

Accompagné par le surintendant Palmer j'ai parcouru une partie considérable de son territoire. Le montant des affaires augmente continuellement, ainsi que le nombre des bureaux et la longueur de la ligne, de sorte que son ouvrage augmente tout le temps en proportion. L'achèvement de la ligne télégraphique de Penticton à Vernon a beaucoup aidé à diminuer la congestion des affaires sur la ligne téléphonique. A Keremeos, Princeton et Merritt, on a demandé de leur faciliter les moyens de communication, et ces moyens devraient leur être accordés si l'on veut protéger leurs intérêts. J'ai trouvé que plusieurs poteaux, replantés en 1910, entre Vernon et Kelowna étaient tellement détériorés qu'il faudra renouveler bientôt tous les poteaux de cette partie de la ligne.

Des requêtes nous ont été envoyées demandant de prolonger les lignes dans toutes les directions. Dans les provinces des prairies, les systèmes de téléphone sont sous le contrôle des gouvernements locaux, mais il n'en est pas ainsi pour la Colombie-Britannique, et il paraîtrait que l'on va faire appel au gouvernement fédéral pour qu'il établisse au moyen du téléphone des communications entre les différents districts à mesure qu'ils sont colonisés.

En laissant Okanagan je me suis rendu à Victoria pour discuter la question des lignes télégraphiques avec le surintendant Henderson et M. Brown, mais des affaires urgentes, concernant l'agence des travaux publics, m'ont obligé de retourner immédiatement à Edmonton, de sorte que je n'ai pas eu le temps de faire un voyage d'inspection dans cette division.

A l'époque de ma visite, toutes les lignes étaient en bon état, et les travaux de construction sur les diverses lignes avançaient d'une manière satisfaisante.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. S. MACDONALD,
Inspecteur général.

RAPPORT N° 10.—COLOMBIE-BRITANNIQUE.

VICTORIA, C.-B., 23 avril 1913.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les lignes télégraphiques et téléphoniques sous mon contrôle, pour l'exercice financier expirant le 31 mars 1913.

LIGNES DE L'ÎLE VANCOUVER.

Les lignes comprises sous ce titre sont les suivantes: Victoria et Cap Beale (comprenant le circuit téléphonique de Victoria et rivière Jordan); la ligne télégraphique de Banfield-Alberni; la ligne télégraphique Alberni-Clayoquot; la ligne Nanaïmo-Comox-Rivière Campbell (y compris la ligne jusqu'à Alberni); la ligne téléphonique des Iles Denman et Hornby depuis Union Bay; (embranchement du Cap Lazo depuis Comox); la ligne Rivière Campbell-Rivière Powell-Ie Texada; prolongement de la ligne Rivière Powell jusqu'à Vancouver; la ligne téléphonique Nanaïmo et Gabriola depuis Nanaïmo.

SECTION VICTORIA-BANFIELD.

L'amélioration dans la mise en opération de cette ligne, que j'ai mentionnée dans mon rapport de l'année dernière, ne s'est pas seulement maintenue mais s'est encore augmentée. Durant le cours de l'année on a reconstruit plusieurs petites portions de la ligne, d'autres l'ont été partiellement, et en général toute la section a été mise dans un état meilleur qu'à aucune époque précédente, et le service de la ligne télégraphique s'est fait d'une manière continue, sauf pendant les tempêtes violentes que nous avons eues en décembre et janvier, alors que des dommages sérieux ont été produits par ces perturbations atmosphériques, les plus sévères qu'il y ait eu depuis nombre d'années, mais la ligne a été promptement réparée et le service restauré. Pendant l'exercice financier, des arrangements ont été pris avec la compagnie British Columbia Telephone pour nous donner l'usage d'une paire de leurs fils dans un de leurs câbles de la cité, afin de raccorder à notre bureau de Victoria notre circuit téléphonique Victoria-Rivière Jordan, vu que la route suivie à travers Victoria-ouest était, dans les premiers trois milles, incontrôlable à cause des interruptions fréquentes des fils, et nuisaient aussi aux câbles traversant le havre. Ce changement a nécessité la pose de fils, sur une distance d'environ trois milles, pour notre circuit de téléphone. Ceci nous a donné en tout point un service très satisfaisant jusqu'à ce qu'une tempête électrique violente ,au 18 décembre dernier ,ait détruit l'appareil nécessaire à protéger les câbles de la compagnie C. B. Telephone. L'inspecteur électricien de la province ayant exigé des moyens de protection améliorés (transformateurs) et le temps requis pour faire venir de l'est ces instruments de protection étant très long, il en est résulté que ce circuit n'a pas encore été restauré, mais l'on s'attend que la chose sera faite très prochainement. Il s'est aussi produit, pendant l'été et l'automne, une interruption sur la ligne entre Victoria et Sooke-Harbour, par les travaux des entrepreneurs de l'aqueduc de la cité de Victoria et du chemin de fer Canadian-Northern-Pacific, dont les tuyaux et le remblai du chemin de fer suivent la route sur laquelle se trouvent nos fils pour quelques milles. Ces interruptions

étaient pour ainsi dire inévitables, mais notre réparateur était averti lorsque les explosions et la chûte des arbres devaient probablement avoir lieu, de sorte que les interruptions ont été généralement de peu de durée.

Les changements, opérés dans le trajet de la ligne en 1911, particulièrement près de Port-Renfrew, où elle a été transportée du nord de la montagne au côté sud, ont donné de grands avantages, car le réparateur a rencontré, cette année, beaucoup moins de neige que dans les années précédentes. Comme la nouvelle route, construite par le ministère de la Marine et des Pêcheries, a été prolongée jusqu'à Carmanah, dans le cours de l'année dernière, il nous a été possible de transporter la ligne le long de cette route, de sorte que les réparations pourront se faire avec beaucoup plus de rapidité qu'auparavant, malgré que le chemin se frayant à travers des forêts vierges ouvre un passage aux tempêtes furieuses de vent de la côte ouest et par là augmente le nombre d'arbres qui tombent; et il en sera ainsi encore pour quelque temps.

SECTION BANFIELD-ALBERNI.

Presque toute cette section ayant été transportée sur le bord de l'eau, et les réparateurs ayant été pourvus de batetux-moteurs, en 1911-12, on a pu pour cette raison entretenir cette ligne et la réparer en cas d'interruptions en moins de temps qu'auparavant. Les travaux de construction exécutés par les entrepreneurs du chemin de fer Canadian Northern Pacifique ,entre Coleman-Creek et Port-Alberni, ont causé beaucoup de désordre sur notre ligne, mais la compagnie du chemin de fer a fourni un réparateur extra, payé par elle, mais travaillant sous notre juridiction, de sorte que l'on croit qu'il y aura moins d'interruptions et qu'elles seront de plus courte durée. Entre Port-Alberni et Alberni, la ligne suit un vieux chemin abandonné, et des chemins nouvellement ouverts; et cette coïncidence avec le fait que les poteaux de la vieille route sont hors d'usage, a rendu nécessaire la reconstruction de cette partie de la ligne et la pose de poteaux neufs sur toute la distance qui est d'environ deux milles.

SECTION ALBERNI-CLAYOQUOT.

On a fait des travaux considérables sur cette section dans le cours de l'année dernière, soit pour complèter les améliorations projetées des routes, ou bien pour transférer le fil sur le bord de l'eau lorsque c'était possible. A l'exception des grands dommages causés par les tempêtes durant les mois de décembre et janvier, les interruptions ont été moins fréquentes que dans les années précédentes. Un bureau de télégraphe a été ouvert a Clayoquot, sur l'Ile Stubb, sous le contrôle d'un agent-télégraphiste à salaire au lieu du bureau privé qu'il y avait auparavant. Cette section, à cause du caractère difficile de la région, sera toujours malaisée à entretenir.

SECTION NANAÏMO-CONOX—RIVIÈRE CAMPBELL.

Dans le cours de l'année dernière, on a fait des ouvrages considérables de reconstruction sur cette ligne, à cause des travaux exécutés sur le chemin de fer Pacifique-Canadien, dont les rails ont été prolongés le long de la côte est de l'Ile Vancouver, et en faisant cet ouvrage la compagnie s'est servi du vieux chemin comme terrassement. De plus, environ douze milles de ligne ont été reconstruits sur le chemin principal entre Union-Bay et Cumberland. On a rencontré de grandes difficultés dans la réparation de la ligne qui était sur les poteaux de la compagnie du chemin de fer. On s'attend qu'il sera nécessaire de faire de plus grands changements entre Parksville et Rivière Campbell pendant l'année qui se présente, à cause de la continuation des

travaux du chemin de fer, et des changements que le gouvernement provincial fait faire aux chemins. Toutes ces lignes réunies amèneront des désordres et des interruptions à nos lignes, mais il est à espérer qu'avec beaucoup de soin, on pourra les réduire à leur plus simple expression.

SECTION UNION BAY-DENMAN ET ÎLE HORNBY.

Cette ligne téléphonique a été prolongée, l'année dernière, jusqu'à la résidence de M. J. Howe pour accommoder les colons du voisinage. La ligne n'a eu que peu d'interruptions dans le cours de l'année actuelle et les abonnés ont paru bien satisfaits.

SECTION COMOX-CAP LAZO.

Cette partie de la ligne sert à raccorder la station de télégraphe sans fil du Cap Lazo, mais donne peu de revenu.

LIGNE NANAÏMO-ILE GABRIOLA.

Cette section a donné un service très satisfaisant aux colons et aux industries de l'Ile, il n'y a que peu d'interruptions dans le cours de l'année.

SECTION RIVIÈRE CAMPBELL—RIVIÈRE POWELL—ILE TEXADA.

A part des dommages causés par les tempêtes générales dans les mois de décembre et janvier, il n'y a eu que peu d'interruptions, et toute la section est en bon état. Une défectuosité dans un accouplement du cable, quand on l'a posé entre Mary et l'Ile Cortez, s'est continuée et a causé une interruption sérieuse, enlevant ainsi toute communication avec la Rivière Powell et Lund pendant dix jours. M. Porter, le réparateur, a été expédié promptement à cet endroit pour faire les réparations requises, mais en parcourant le câble pour s'assurer où se trouvait la rupture, un des accouplements s'est défait et il a fallu aller chercher de nouveau le remorqueur et le chaland pour faire un nouvel accouplement, ce qui a mis le câble hors d'usage pendant dix jours. Lorsque ces réparations ont été faites, il a été nécessaire de couper un morceau du câble et le remplacer avec une pièce bien saine que nous avions en main.

SECTION RIVIÈRE POWELL-VANCOUVER.

Les parties de la ligne aérienne de cette section ont toutes été construites depuis quelque temps et l'on attend seulement l'arrivée du câble pour les différentes portions de la ligne sous-marine pour compléter cette ligne.

LIGNE DE SALT-SPRING-ISLAND.

Le public a exprimé une grande satisfaction lorsque le ministère plaça un agent à Duncan, et c'est à cause de cette nomination que nous avons maintenant sur cette ligne un service télégraphique très efficace. La ligne est partout en bon état, surtout depuis qu'elle a été inspectée par le contremaître Porter et est entretenue par les réparateurs locaux. Le câble de l'Ile Galiano a été posé de nouveau et les communications remises à point au grand avantage des habitants de l'endroit.

LIGNE GOLDEN ET WINDERMERE.

Les demandes constantes pour des connexions téléphoniques additionnelles démontrent que cette ligne est bien entretenue et donne un service satisfaisant, mais la ligne est actuellement rendue à son maximum de capacité.

SYDNEY ET L'ILE SYDNEY.

Cette ligne continue à donner un service bien satisfaisant, il n'y a pas eu d'interruptions durant l'année.

VICTORIA-METCHOSËN.

Cette ligne est mise en opération et entretenue par la British Columbia Telephone Co.

CHEMAINUS-KUPER-ILE THETIS.

Le câble qui relie ces îles a été posé cette année et les habitants sont contents des moyens de communication qu'on leur a procurés. La ligne est en parfait état.

MALAHAHT-ANSE SAANICH.

Un câble a été posé à travers l'Anse Saanich et les grandes usines de ciment de Bamberton sont mises en communication avec Victoria au moyen d'une ligne téléphonique construite par la British Columbia Telephone Co., qui a raccordé la ligne au câble posé par le ministère. Les arrangements concernant le trafic sont les mêmes que sur la ligne Sydney-Ile Sydney, savoir : 10 centins pour 2 minutes de conversation sur notre ligne, avec en plus les taux de la B. C. Tel. Co.; la compagnie de ciment nous fournit nos agents.

J'ai l'honneur d'être, monsieur.

Votre obéissant serviteur,

Wm HENDERSON,
Surintendant de district.

RAPPORT N° 11—KAMLOOPS, PENTICTION.

KAMLOOPS, C.B., 31 mars 1913.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général du service
télégraphique de l'Etat,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—En vous soumettant mon rapport annuel de 1912-13, j'attire votre attention sur les divers ouvrages de construction et de réparation qui ont été fait durant le cours de l'année, et sur l'état et les besoins des différentes sections du district sous mon contrôle.

Au mois de mai 1912, la ligne Nicola et Lower-Nicola, 14 milles, a été redressée pour se conformer aux changements faits au chemin public, et les poteaux ont été renouvelés. Depuis Nicola en gagnant au sud vers Princeton, où le vieux chemin a été abandonné et fermé, on a complété 10 milles de construction nouvelle à l'endroit appelé Hamilton-Hill. On a aussi érigé trois milles de ligne au sud de Princeton pour accommoder une usine de ciment consilérable établie à cet endroit et qui promet de devenir un grand centre d'affaires.

A Princeton, environ cinq milles de ligne nouvelle ont été construits depuis le chemin Fairview qui traverse la réserve des Sauvages sur le côté ouest du lac Okanagan, et pour se raccorder avec la ligne de Summerland, on a aussi posé une ligne d'embranchement à travers la rivière à Princeton, près de l'extrèmité est de la ville. Ces constructions auront pour effet de faire disparaitre considérablement l'induction et les croisements sur les fils locaux, qui nuisaient beaucoup au service de longue distance. De plus on accèdera à la demande du conseil municipal qui voulait nous faire enlever nos poteaux du chemin du Parc le long du lac.

A Okanagan-Landing, un embranchement de 2½ milles a été construit pour raccorder à notre ligne principale à la gare du Pacifique-Canadien, et faciliter ainsi le charroi du fret destiné aux villages de la vallée. En automne, deux équipes de travaillants ont été envoyées de Hamilton-Hill, près de Nicola, et de Penticton pour replanter tous les poteaux qui en avaient besoin et faire les réparations générales sur toute la ligne, une distancede 171 milles. Cet ouvrage a été complété près de Headley vers le 30 novembre, et épuisé le crédit de $4,700.00 qui avait été voté de nouveau pour la construction de Okanagan-Valley.

Conformément au montant autorisé, la ligne Lower-Nicola a été prolongée jusqu'aux moulins Canford, une distance de huit milles. Cette ligne est maintenant mise en opération au bureau d'échange de Merritt, sur la base d'un taux fixe.

Le long de la construction du chemin de fer sur le bord de la rivière Thompson, et là où le tracé de la ligne suit le vieux chemin de voiture dans presque toute sa longueur, on a été obligé de faire des travaux temporairees, pendant le temps de l'ouvrage ordinaire, afin de garder la ligne en connexion ou pour la mettre dans un lieu sûr jusqu'à ce que le nouveau chemin fut complété. Pendant la saison de la navigation, le bateau qui transporte les provisions de la Northern Construction Company, soit à cause de sa dimension et partiellement à cause du niveau extrêmement bas de l'eau, a rendu très difficile les traversées à Chinook-Cove et Chu-Chua. Ces difficultés disparaîtront bientôt lorsque nous poserons des câbles à ces endroits, car il nous est resté suffisamment de câbles pour faire cet ouvrage, depuis qu'on a placé les câbles à Kelowna.

Toute la ligne sur la rivière du Nord a été bien entretenue.

Notre meilleur ouvrage a peut-être été l'achèvement du circuit en métal de cuivre entre Kelowna et Penticton pour l'usage exclusif du télégraphe. Ce circuit comprend onze milles de construction nouvelle entre Summerland et Peachland, le replantage de tous les vieux poteaux sur la distance qui reste entre Westbank et Penticton, et la pose de bras transversaux sur tous les poteaux. On a mis en position des câbles sous-marins à deux noyaux simples entre Kelowna et Westbank pour supporter le circuit métallique.

Ligne Kamloops.—Savona. Vu la longue distance et les difficultés de transport, le coût des poteaux et du posage des jalons de la ligne a dépensé pratiquement tout le crédit voté, de sorte qu'il n'est pas resté d'argent pour l'érection de la ligne. Les poteaux sont maintenant distribués sur le terrain et tout est prêt pour le creusage des trous et la pose des poteaux aussitôt qu'un nouveau montant sera mis à notre disposition.

Quant à l'état des diverses sections de la vieille ligne, la meilleure partie se trouve peut-être entre Vernon et Kelowna. Le surintendant précédent a replanté les poteaux de cette section en 1910 et posé les bras transverseaux pour supporter le fil

de cuivre. On a expérimenté dans cette partie le badigeonnage des gros bouts des poteaux avec du carbolinium, et je crois que cette exprience n'a eu aucun succès. Les vieux poteaux ainsi traités sont tombés par morceaux plus vite que les autres qui furent replantés sans être enduits de carbolinium. La ligne entre Aspen-Grove et Penticton, est pratiquement toute détériorée et devra être bientôt construite.

Dans le cours de l'année, on a prolongé la ligne du district Kamloops-Okenagan dans la section le long des lacs Arrow entre Nakusp et Edgwood, une distance de 50 milles. Cette ligne comprend sept bureaux, et a été ouverte le 1er décembre. La construction a été faite par contrat et surveillée par l'inspecteur général, M. J.-S. McDonald.

Bien que nos lignes rurales, ne donnent pas un revenu aussi élevé que dans les grands centres, il y a toujours des demandes d'augmentation, et les nouveaux colons font des requêtes pour de nouvelles lignes ou de nouveaux bureaux.

Respectueusement soumis,

L.-A. PALMER,
Surintendant de district.

RAPPORT N° 12—YUKON.

VANCOUVER, C.-B., 13 juin 1913

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général du
Service télégraphique du gouvernement,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumetre, ci-inclus, mon rapport annuel au sujet des lignes télégraphiques mises en opération au Yukon et dans le nord de la Colombie-Britannique, durant l'exercice financier de 1912-13.

LIGNE PRINCIPALE ASHCROFT-FRONTIÈRE INTERNATIONALE.

On a eu à surmonter que très peu de difficultés dans l'entretien du circuit de la ligne principale durant la dernière saison. Comme d'habitude, les feux de forêts ont causé quelques dérangements, en temps de sècheresse, mais les interruptions ont été de courte durée.

La ligne a été employée au maximum de sa capacité, des télégraphistes de nuit ont été mis à l'œuvre aux bureaux de relais et de translation. L'inauguration du service des lettres de nuit a beaucoup contribué dans l'augmentation du travail, vu que ce système est très populaire, et le public en tire tout l'avantage possible.

La ligne le long du chemin de voiture de Caribou a été reconstruite entre Clinton et Sixtytwo-Mile-House, entre One Hundred and Thirtyfour-Mile-House.

Cette équipe, sous la direction du contre-maître réparateur J.-A. House, a été transférée à la construction de la ligne Bell a Coola à partir de 150 Mile-House.

Une équipe, sous la direction du contremaitre réparateur Black stock a renouvelé et replanté des poteaux sur la section entre Moricetown et Bulkley-Sud.

Dans le district du Yukon le contremaître réparateur Couture avec une petite équipe a complété les réparations générales entre Yukon-Crossing et Forty-Mile; et

une autre équipe sous la direction du contremaitre Lokken a inspecté et reparé la section entre Yukon-Crossing et Atlin.

EMBRANCHEMENT HAZELTON—PRINCE-RUPERT.

Les opérations de cette ligne durant l'année ont été très satisfaisantes. Aux mois de juin et juillet des feux de forêt ont causé plusieurs interruptions etdétruit des parties de la ligne mais les réparations ont été faites sans délais sérieux.

La diminution des revenus est due principalement à l'achevement de la construction du chemin de fer, dans cette section, et au départ des entrepreneurs avec leurs personnels pour Bulkley-Valley; car dans cette dernière section le revenu des bureaux a augmenté d'une manière correspondante.

EMBRANCHEMENT ASHCROFT—LILLOOET.

Avec l'arrivée de la construction du chemin de fer à Lillooet, le montant des affaires sur cette ligne est augmenté d'une manière remarquable depuis l'année dernière.

Une petite équipe de réparateurs a été envoyée sur la ligne pour faire l'ouvrage nécessaire à la maintenir en bon état.

Une requête a été envoyée au ministère pour établir une ligne téléphonique entre Lillooet et Lytton, et si la requête est accordée, cette ligne en servant les points intermédiaires sur la route fournira un autre débouché au trafic entre Lillooet et la ligne du Pacifique Canadien.

CONSTRUCTION DE LA LIGNE LILLOOET—PIONEER MINES.

Les ouvrages de construction sur cette ligne ont été commencés le 19 juillet et complétés le 4 novembre, par une équipe sous la direction du contremaître Burkholder. La ligne a 70 milles de longueur, et sert exclusivement au téléphone. Des instruments de téléphone sont installés à Dunlop, Seaton-Lake, Mission-Landing, Fairhaven, Tyanthton et Coronation-Mines. Peu de temps après l'achèvement de cette ligne, les ingénieurs du chemin de fer Pacific & Great Western en faisant leur tracé le long du rivage du lac Seaton, ont construit leur ligne permanente, à plusieurs endroits, dans notre route. Cela nous a obligé de transférer notre ligne ailleurs, mais un arrangement a été pris pour que ce transfert soit fait par les entrepreneurs du chemin de fer sans qu'il nous coûte aucune dépense. Lorsque les travaux de construction ont été comencés, on a placé des téléphones dans deux quartiers généraux, et trois camps de sous-entrepreneurs, a un taux de $25 par mois pour les quartiers généraux, et $15 par mois pour les camps des sous entrepreneurs. On a aussi raccordé à cette ligne un embranchement à mi-chemin dans le Portage entre les lacs Seaton et Anderson, et on a installé un téléphone à Road-House pour l'avantage des voyageurs, et du docteur employé comme médecin du chemin de fer.

CONSTRUCTION DE LA LIGNE BELLA-COOLA-150 MILE-HOUSE—329 MILLES.

Les travaux de construction de cette ligne ont été commencés le 7 mai, à partir de Bella-Coola, par une équipe sous la direction du contremaître réparateur, J. A. Thorne. Cette équipe a complété la ligne jusqu'à Hanceville, 256 milles, le 5 octobre.

La section entre Hanceville et 150-Mile-House, 73 milles, a été construite par une équipe de 150-Mile-House, sous la direction du contremaître réparateur, J. A. House. Ils ont commencé les travaux le 1er août, et la connexion finale de la ligne a été com-

plétée le 30 novembre. Cette ligne sert au télégraphe et au téléphone en même temps; les bureaux de télégraphe sont installés à 150-Mile-House, Kluna-Kluna et Bella-Coola; les bureaux de téléphone sont au lac Williams, Onward-Ranch, Bechers, Hanceville, Lees, Alexis-Creek, Baylifts, Chilanco-Forks, lac Tatla, Moshers et Carve-Crossings.

CONSTRUCTION DE LA LIGNE DE TÉLÉPHONE FRASER—LAC STUART, 42 MILLES.

La construction de cette ligne a été commencée le 15 août, par une équipe dirigée par le contremaître H. Worthington, et elle a été complétée le 12 octobre. Des téléphones ont été installés au lac Stuart, lac Fraser, plus tard le bureau de télégraphe du lac Fraser a été transporté à trois milles à l'est du Fort-Fraser, qui est le site d'un village nouveau le long du G.-T.-P. Cette ligne de téléphone a été aussi prolongée jusqu'au Fort-Fraser, donnant ainsi une connexion téléphonique avec cette ligne, à lac Fraser, lac Stuart et Fort-Fraser.

EMBRANCHEMENT HORSEFLY.

Très peu d'ouvrage de réparation a été fait sur cette ligne, durant l'année dernière; comme les poteaux se détériorent vite il sera nécessaire avant longtemps de renouveler complètement tous les poteaux.

EMBRANCHEMENT BARKERVILLE.

Cette ligne est en bon état, ayant été complètement inspectée et réparée, et les poteaux en partie renouvelés, dans le cours de l'été dernier.

EMBRANCHEMENT STEWART—KITSUMKALUM À STEWART.

On a eu beaucoup de difficultés à maintenir le raccordement avec Stewart, durant les mois de décembre et janvier, à cause des interruptions fréquentes provenant des éboulis de neige le long du canal Portland, et de la chûte des arbres écrasés par le poids de la neige impreignée d'eau à divers endroits le long de la côte.

Avec nos yatchs à moteurs à Stewart et Goose-Bay, les hommes ont pu se rendre sans beaucoup de délais aux endroits où se faisaient ces interruptions, et faire promptement les réparations requises. Les affaires ont augmenté à Goose-Bay, où la Granby Mining Company a mis un haut fourneau en opération et emploi un grand nombre d'ouvriers.

Je vous ai envoyé séparément un état comparatif donnant les détails des affaires de chaque bureau pendant l'année dernière. Comme vous pourrez le constater, il y a une augmentation remarquable dans les recettes, et une augmentation considérable de messages.

Votre tout dévoué,

J. T. PHELAN,

Surintendant.

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU YUKON.

LIGNE PRINCIPALE ASHCROFT-DAWSON.

ETAT COMPARATIF des recettes pour les années terminées le 31 mars 1912 et le 31 mars 1913.

Bureaux.	Exercice financier 1911-12.			Exercice financier 1912-13.			Sommaire.					
							Messages.				Recettes.	
	Messages.		Recettes.	Messages.		Recettes.	Augmentation.		Diminution.		Augment.	Diminut.
	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés	Reçus.	Envoyés	Reçus.	$ c.	$ c.
Ashcroft, C.-B.	27,427	33,376	27,570 69	31,819	39,821	32,001 95	4,392	6,445	.....	.....	4,431 26	
Aldermere, C.-B.	1,116	1,043	1,278 97	1,477	1,173	1,349 76	361	130	.....	.....	70 79	
Ander, C.-B.	145	90	58 29	175	124	67 66	30	34	.....	.....	9 37	
Atlin, C.-B	681	522	1,672 61	815	593	1,899 88	134	71	.....	.....	227 27	
Big-Salmon, T.Y.	5	8	7 00	28	29	57 14	23	21	.....	.....	50 14	
Blackwater, C.-B.	2,658	2,322	951 97	4,512	3,949	1,975 61	1,854	1,627	.....	.....	1,023 64	
Bobtail-Lake, C.-B.	75	34	60 16	65	38	53 21	.....	4	10	.....	.....	6 95
Boundary, T.Y.	1,405	1,300	.....	2,153	1,899	.....	748	599				
Burns'-Lake, C.-B.	150	117	171 38	510	393	468 97	360	276	.....	.....	297 59	
Carcross, T.Y.	527	434	1,306 01	507	450	1,129 78	.....	16	20	.....	.....	176 23
Carmacks, T.Y.	.....	.....	.....	15	13	26 05	15	13	.....	.....	26 05	
Clinton, C.-B.	1,664	1,496	783 78	2,067	1,769	1,086 61	403	273	.....	.....	302 83	
Coffee-Creek, T.Y.	78	40	66 47	52	45	22 65	.....	5	26	.....	.....	43 82
Dawson, T.Y.	5,416	5,095	28,565 77	5,801	5,170	28,284 62	385	75	.....	.....	.....	281 15
Dougherty's, C.-B.	34	48	8 75	97	92	29 07	63	44	.....	.....	20 32	
Echo-Lake, C.-B.	3	0	5 42	6	2	10 96	3	2	.....	.....	5 54	
Huitième Cabine, C.-B.	6	2	17 69	14	6	28 20	8	4	.....	.....	10 51	
Cinquième Cabine, C.-B.	62	29	177 14	97	123	98 18	35	94	.....	.....	.....	78 96
Première Cabine, C.-B.	.....	.....	.....	13	4	8 69	13	4	.....	.....	8 69	
Fort-Fraser, C.-B.	.....	.....	.....	288	237	236 82	288	237	.....	.....	236 82	
Fort-Selkirk, T.Y	141	138	195 12	216	178	221 58	75	40	.....	.....	26 46	
Forty-Mile, T.Y.	334	215	407 42	292	218	400 26	.....	3	42	.....	.....	7 16
Quatrième Cabine, C.-B.	31	25	27 56	42	41	31 52	11	16	.....	.....	3 96	
*Fraser-Lake, C.-B.	329	346	358 42	981	786	853 50	652	440	.....	.....	495 08	
Ranch de l'Etat, C.-B.	.....	.....	.....	280	188	302 40	280	188	.....	.....	302 40	
Hat-Creek, C.-B.	.....	.....	.....	3	.....	1 00	3	.....	.....	.....	1 00	
Hazelton, C.-B.	8,231	8,263	11,898 93	5,826	5,404	7,081 24	.....	.....	2,405	2,859	.....	4,817 69
Hootalinqua, T.Y.	64	51	51 15	78	58	76 20	14	7	.....	.....	25 05	
Iskoot, C.-B.	4	6	9 92	2	2	.....	.....	.....	2	4	.....	9 92
Kispiox, C.-B.	57	60	34 08	65	86	43 76	8	26	.....	.....	9 68	
Lower-Laberge, T.Y.	176	130	191 33	149	122	211 31	.....	.....	27	8	19 98	
Lynes, C.-B.	120	92	45 49	123	101	48 50	3	9	.....	.....	3 01	

Moffat's, C.-B.	78	56	32 11	50	38	17 64	...	...	28	18	...	14 47
Moricetown, C.-B.	98	67	87 81	159	69	128 03	61	2	...	...	40 22	
Nahlin, C.-B.	15	8	17 32	18	6	6 73	3	...	...	2	...	10 59
Nakina, C.-B.	7	5	6 99	3	3	...	...	...	4	2	...	6 99
Nechacco, C.-B.	249	215	241 07	283	270	268 68	34	55	...	...	27 61	
Neuvième Cabine, C.-B.	9	2	7 66	21	11	36 45	12	9	...	...	28 79	
Ogilvie, T.Y.	61	37	32 92	113	61	58 28	52	24	...	...	25 36	
59 Mile-House, C.-B.	94	67	23 03	102	82	31 23	8	15	...	...	8 20	
70 "	141	65	37 69	81	47	32 59	...	...	60	18	...	5 10
74 "	42	47	11 65	58	71	10 10	16	24	...	...	...	1 56
83 "	197	202	58 46	170	142	45 80	...	...	27	60	...	12 66
100 "	83	69	29 24	80	62	43 54	...	...	3	7	14 30	
105 "	176	161	91 06	132	125	81 07	...	...	44	36	...	9 99
115 "	552	343	307 60	589	348	262 03	37	5	...	...	...	45 57
122 "	...	...	...	56	39	17 48	56	39	...	...	17 48	
134 "	101	79	36 86	92	100	36 15	...	21	9	...	...	0 71
141 "	179	160	80 05	199	143	94 72	20	...	...	17	14 67	
150 "	1,807	1,601	1,065 02	1,987	1,757	1,187 99	180	156	...	...	122 97	
158 "	109	126	68 67	87	97	55 06	...	...	22	29	...	13 61
Packard's, C.-B.	...	...	...	...	...	...						
Quesnel, C.-B.	3,635	3,236	2,832 72	4,319	3,949	3,278 26	684	713	...	...	445 54	
Rowed's, C.-B.	...	...	...	...	...	...						
Deuxième Cabine, C.-B.	27	19	16 56	49	31	43 65	22	12	...	...	27 09	
Septième Cabine, C.-B.	4	2	1 54	6	10	10 20	2	8	...	...	8 66	
Shepherd's, C.-B.	79	75	56 30	54	32	19 10	...	...	25	43	...	37 20
Shesley, C.-B.	9	3	0 65	41	28	42 61	32	25	...	...	41 96	
Sixième Cabine, C.-B.	16	11	5 79	4	11	1 77	...	...	12	...	...	4 02
Soda-Creek, C.-B.	928	942	461 09	1,179	998	524 56	251	56	...	...	63 47	
South-Bulkley, C.-B.	104	87	92 28	366	234	307 38	262	147	...	...	215 10	
Stella, C.-B.	...	...	...	202	174	188 08	202	174	...	...	188 08	
Stewart-River, T.Y.	208	152	231 14	233	159	316 27	25	7	...	...	85 13	
Stuart-Lake, C.-B.	...	...	...	57	67	89 86	57	67	...	...	89 86	
Tagish, T.Y.	...	1	...	1	2	0 50	1	1	...	...	0 50	
Tantalus, T.Y.	68	54	124 16	80	72	186 45	12	18	...	...	62 29	
Telegraph-Creek, C.-B.	219	244	558 21	339	347	808 70	120	103	...	...	250 49	
Telkwa	578	491	617 12	1,693	1,475	1,962 91	1,115	984	...	...	1,345 79	
Troisième Cabine, C.-B.	11	12	12 58	20	24	10 23	9	12	...	...	...	2 35
25 Mile Cabin, C.-B.	2	...	2 99	0	1	...	...	1	2	...	...	2 99
White-Horse, T.Y.	1,736	1,872	3,685 12	2,214	2,388	4,999 33	478	516	...	...	1,314 21	...
Windt's, C.-B.	40	46	15 96	44	60	23 34	4	14	...	...	7 38	...
Yorston's, C.-B.	183	174	105 26	114	229	42 41	...	55	69	...	...	62 85
Yukon-Crossing, T.Y.	96	77	108 81	105	87	116 15	9	10	...	...	7 34	...
Totaux	62,880	66,090	87,085 02	73,968	76,963	93,492 41	13,925	13,976	2,837	3,103	12,059 93	5,652 54

*Lac Fraser au Lac Stuart—Ligne d'embranchement depuis le 21 oct. 1912.

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU YUKON—*Suite.*

EMBRANCHEMENT HAZELTON—PRINCE-RUPERT.

ETAT COMPARATIF des recettes pour les années terminées le 31 mars 1912 et le 31 mars 1913—*Suite.*

Bureaux.	Exercice financier 1911-12.			Exercice financier 1912-13.			Sommaire.					
							Messages.				Recettes.	
	Messages.		Recettes.	Messages.		Recettes.	Augmentation.		Diminution.		Augment.	Diminut.
	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés	Reçus.	Envoyés	Reçus.	$ c.	$ c.
(1) Bostrom's, C.-B.	528	372	345 67	7	3	4 75			521	369		340 92
Cassiar, C.-B.	87	86	140 13	42	36	88 60			45	50		51 53
Cedarvale, C.-B	198	159	133 49	79	65	48 90			119	94		84 59
Copper-River, C.-B.	732	539	558 03	120	94	75 04			612	445		482 99
Digby-Island, C.-B.	715	274		1,690	1,079		975	805				
Georgetown, C.-B.	26	25	96 80	37	50	113 10	11	25			16 30	
Graveyard-Pt, C.-B.	42	27	25 31	33	18	41 75			9	9	16 44	
(2) Hardscrabble, C.-B.	639	528	404 00	103	83	78 84			536	445		325 16
Haysport, C.-B.	590	607	801 86	768	660	1,103 25	178	53			301 39	
Hole-in-Wall, C.-B.	156	129	95 26	50	39	38 57			106	90		56 69
Inverness, C.-B.	107	89	177 66	108	87	120 26	1			2		57 40
Kitselas, C.-B.	3,701	2,189	1,996 55	509	451	329 53			3,192	1,738		1,667 02
Kitsumkalum, C.-B.	700	643	484 92	469	412	298 70			231	231		186 22
(3) Kitwangar, C.-B.	502	420	289 85	249	229	191 60			253	191		98 25
Lorne-Creek, C.-B.	320	250	181 20	74	68	53 75			246	182		127 45
McHugh's, C.-B.	280	178	174 06	21	11	19 75			259	167		154 31
(4) McLeod's, C.-B.	10	6	6 47						10	6		6 47
New-Hazelton, C.-B.	1,235	1,326	1,923 51	3,363	3,208	4,738 19	2,128	1,882			2,814 68	
(5) Nicholl, C.-B.	223	156	72 84	83	83	34 58			140	73		38 26
North-Pacific, C.-B.	66	48	105 87	48	53	74 88		5	18			30 99
Port-Edward, C.-B.				21	19		21	19				
Port-Simpson, C.-B	452	379	467 43	491	396	535 37	39	17			67 94	
Prince-Rupert, C.-B.	19,062	18,435	29,411 44	18,766	17,642	26,844 15			296	793		2,567 29
Telegraph-Point, C.-B.	98	48	57 28	35	26	25 41			63	22		31 87
Terrace, C.-B.				43	48	49 76	43	48			49 76	
(6) Van-Arsdol, C.-B.	2	1	2 87	212	132	127 34	210	131			124 47	
Totaux	30,471	26,914	37,952 50	27,421	24,992	35,036 07	3,606	2,985	6,656	4,907	3,390 98	6,307 41

(1) Fermé, 26 avril 1912. (2) Fermé, 24 juin 1912. (3) Précédemment "Shandilla." (4) Fermé, 12 mars 1912. (5) Précédemment "Sheadys." (6) Fermé 24 juin 1912.

EMBRANCHEMENT LILLOOET.

Coronation, C.-B.	.....	.....	.....	65	23	18 25	65	23	.....	.....	18 25	.....
Fairhaven, C.-B.	.....	.....	.....	30	10	8 25	30	10	.....	.....	8 25	.....
Lillooet, C.-B.	624	638	468 44	1,830	1,630	1,566 84	1,206	992	.....	.....	1,098 40	.....
Mission-Landing, C.-B.	.....	.....	.....	17	5	3 25	17	5	.....	.....	3 25	.....
Pavilion, C.-B.	97	94	63 30	110	131	71 07	13	37	.....	.....	7 77	.....
Portage, C.-B.	.....	.....	.....	3	2	1 50	3	2	.....	.....	1 50	.....
Seton-Lake, C.-B.	.....	.....	.....	291	216	56 50	291	216	.....	.....	56 50	.....
Tyanghton, C.-B.	.....	.....	.....	33	9	8 25	33	9	.....	.....	8 25	.....
Totaux	721	732	531 74	2,379	2,026	1,733 91	1,658	1,294	.....	.....	1,202 17	.....

EMBRANCHEMENT BARKERVILLE.

Barkerville, C.-B.	1,173	1,191	1,273 70	884	881	855 76	.....	.....	289	310	.....	417 94
Cottonwood, C.-B.	113	110	43 92	112	134	47 85	.....	24	1	.....	3 93	.....
Locke's, C.-B.	54	67	24 20	30	44	14 25	.....	.....	24	23	.....	9 95
Stanley, C.-B.	275	169	231 77	287	185	273 04	12	16	.....	.....	41 27	.....
Wingdam, C.-B.	37	45	11 50	110	108	58 50	73	63	.....	.....	47 00	.....
Totaux	1,652	1,582	1,585 09	1,423	1,352	1,249 40	85	103	314	333	92 20	427 89

EMBRANCHEMENT HORSEFLY.

Harper's-Camp, C.-B.	263	217	160 87	191	174	190 00	.....	.....	72	43	29 13	.....
Hydraulic, C.-B.	356	370	306 93	130	133	107 10	.....	.....	226	237	.....	199 83
Quesnel-Forks, C.-B.	165	141	92 45	330	264	215 97	165	123	.....	.....	123 52	.....
Totaux	784	728	560 25	651	571	513 07	165	123	298	280	152 65	199 83

EMBRANCHEMENT LIVINGSTONE-CREEK.

Livingstone-Creek, T.Y.	43	22	72 10	22	11	23 70	.....	.....	21	11	.....	48 40
Mason's-Landing, T.Y.	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....
Totaux	43	23	72 10	22	11	23 70	.....	.....	21	12	.....	48 40

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DU YUKON—*Suite.*

EMBRANCHEMENT STEWART.

ETAT COMPARATIF des recettes pour les années terminées le 31 mars 1912 et le 31 mars 1913—*Suite.*

Bureaux.	Exercice financier 1911-1912.			Rxercice financier 1912-1913.			Sommaire.					
							Messages.				Recettes.	
	Messages.		Recettes.	Messages.		Recettes.	Augmentation.		Diminution.		Augment.	Diminut.
	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés.	Reçus.	$ c.	Envoyés	Reçus.	Envoyés	Reçus.	$ c.	$ c.
Aiyansh, C.-B	74	50	120 62	86	83	80 37	12	33	.....	.....	.....	40 25
Alice-Arm, C.-B	49	37	91 11	72	56	81 91	23	19	.....	.....	.....	9 20
Cedar-River, C.-B	1	.....	2 25	13	6	7 66	12	6	.....	.....	5 41	.....
Goose-Bay, C.-B	172	139	324 14	566	443	1114 72	394	304	.....	.....	790 58	.....
Stewart, C.-B	534	507	1271 69	804	747	1511 04	270	240	.....	.....	239 35	.....
Totaux	830	733	1,809 81	1,541	1,335	2.795 70	711	602	.....	.....	1,035 34	49 45

EMBRANCHEMENT BELLA-COOLA.

Alexis-Creek, C.-B	.....	.....	.....	17	6	7 25	17	6	.....	.....	7 25	.....
Bayliff's, C.-B	.....	.....	.....	2	1	6 04	2	1	.....	.....	6 04	.....
Becher's, C.-B	.....	.....	.....	49	50	30 87	49	50	.....	.....	30 87	.....
Bella-Coola, C.-B	.....	.....	.....	98	74	167 19	98	74	.....	.....	167 19	.....
Chilanco-Forks, C.-B	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hanceville, C.-B	.....	.....	.....	22	22	17 67	22	22	.....	.....	17 67	.....
Klunakluna, C.-B	.....	.....	.....	7	1	5 78	7	1	.....	.....	5 78	.....
Lee's, C.-B	.....	.....	.....	16	8	12 92	16	8	.....	.....	12 92	.....
Mosher's, C.-B	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Onward-Ranch, C.-B	.....	.....	.....	1	.....	1 05	1	.....	.....	.....	1 05	.....
Tatla-Lake, C.-B	.....	.....	.....	0	1	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....
William's-Lake, C.-B	.....	.....	.....	1	2	1 15	1	2	.....	.....	1 15	.....
Totaux	.....	.....	.....	213	165	249 92	213	165	.....	.....	249 92	.....

LIGNES TELEGRAPHIQUES DU YUKON—*Fin.*

SOMMAIRES.

(Année 1912-13 comparée à l'année 1911-12).

MONTRANT LES AUGMENTATIONS ET DIMINUTIONS DES MESSAGES ET REVENUS.

Ligne principale et tous les embranchements.

LIGNE PRINCIPALE (ASHCROFT-DAWSON).

Augmentation nette—Messages "envoyés"		11,088
" "reçus"		10,873
Revenu	$	6,407.39

EMBRANCHEMENT HAZELTON-PRINCE-RUPERT.

Augmentation nette—Messages "envoyés"		3,050
" "reçus"		1,922
Revenu	$	2,916.43

EMBRANCHEMENT LILLOET.

Augmentation nette—Messages "envoyés"		1,658
" "reçus"		1,294
Revenu	$	1,202.17

EMBRANCHEMENT BASKERVILLE.

Augmentation nette—Messages "envoyés"		229
" "reçus"		230
Revenu	$	335.69

EMBRANCHEMENT HORSE-FLY.

Augmentation nette—Messages "envoyés"		133
" "reçus"		157
Revenu	$	47.18

EMBRANCHEMENT LIVINGSTONE-CREEK.

Augmentation nette—Messages "envoyés"		21
" "reçus"		12
Revenu	$	48.40

EMBRANCHEMENT STEWART.

Augmentation nette—Messages "envoyés"		711
" "reçus"		602
Revenu	$	985.89

EMBRANCHEMENT BELLA-COLA.

Augmentation nette—Messages "envoyés"		213
" "reçus"		165
Revenu	$	249.92

SOMMAIRE GÉNÉRAL.

Nombre total des messages "envoyés" pendant l'année expirant le 31 mars 1913		107,618
Nombre total des messages "reçus" pendant l'année expirant le 31 mars 1913		107,415
Revenu total de l'année expirant le 31 mars 1913	$	135,094.18
Augmentation totale sur l'année précédente—Messages "envoyés"		10,237
" " " " " "reçus"		10,613
" " " " Revenu	$	5,497.67

RAPPORT N° 13.—VAISSEAU-CABLE

SYDNEY-NORD, C.-B., N.-E., 31 mars 1913.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général du service télégraphique de l'Etat,
Ottawa, Ont.

CHER MONSIEUR,—Le vaisseau-câble *Tyrian* a été considérablement réparé, dans sa coque et ses chaudières, dans le cours de l'année dernière. La coque est maintenant en bon état, ce qui a été bien démontré par les violentes tempêtes que le vaisseau a rencontré cet hiver passé.

Ci-inclus veuillez trouver un sommaire des ouvrages faits et des câbles posés ou réparés depuis que le vaisseau a été remis à flot le 8 novembre 1912 jusqu'à la présente date:—

8 nov.—Réparations complétées.
9 " —A pris sa provision d'eau et d'autres articles de cargaison.
10 " —Est parti pour Grand-Manan.
11 " —Est arrivé à Long-Eddy et a trouvé la rupture du câble.
12 au 20 nov.—Réparation du câble à Grand-Manan (deux ruptures).
20 au 26 nov.—Réparation du câble entre Wilson's-Beach et Deer-Island.
27 nov. au 6 déc.—Pose d'un câble nouveau à Partridge-Island et réparation de deux ruptures du vieux câble.
7 déc.—Départ pour Grand-Manan pour réparer le circuit de Gannet-Rock.
8 " —A trouvé l'endroit de la rupture.
9 " —Réparation du câble à Seal-Cove. Et parti pour Halifax.
10 " —Arrivée à Halifax.
11 et 12 déc.—A Halifax, N.-E.
13 déc.—Fait voile pour Sydney-Nord.
14 " —Arrivée à Sydney-Nord.
15 au 17 déc.—A Sydney-Nord, chargement de charbon.
18 déc.—Départ pour réparer le câble des Iles de la Madeleine.
19 " —Réparation du câble arrêtée par le mauvais temps. Est parti pour Pictou, N.-E.
20 " —Arrivée à Pictou pour réparer le câble de l'Ile du Prince-Edouard.
21 " —M. Young de la Cie Marine Telegraph and Telephone embarque à bord.
22 au 28 déc.—Ouvrage fait au câble ci-haut mentionné.
29 déc.—Fait voile pour Sydney et y débarque M. Young.
1er au 11 janv.—Réparation du câble aux Iles de la Madeleine.
12 au 13 janv.—A Sydney-Nord, chargement de charbon.
14 janv.—Fait voile pour Halifax.
15 au 24 janv.—Resté à Halifax.
25 janv.—Parti pour Saint-Jean, N.-B.
29 " —Arrivée à Saint-Jean, N.-B.
30 janv. au 4 fév.—Répare et pose de nouveau le câble de Partridge-Island.
5 fév.—Fait voile pour Halifax.
7 " —Arrivée à Halifax.
8 au 15 fév.—Préparation du câble qui doit être expédié à la Colombie-Britannique.
16 au 19 fév.—Prêt à partir pour réparer le câble de Gannet-Rock.

20 fév.—Fait voile pour Gannet-Rock.
21 " —Arrivée à Gannet-Rock et découverte de la rupture du câble.
22 " —Câble réparé.
23 " —Départ pour Halifax.
24 " —Arrivée à Halifax.
25 au 27 fév.—Enroulement du câble.
28 fév.—Transport du câble à la gare.
4 mars.—Envoi de 12 rouleaux de câble à la Colombie-Britannique.
5 au 11 mars.—A Halifax.
12 mars.—Fait voile pour East-Port pour réparer le câble Deer-Island-East-Port.
13 " —Arrivée à East-Port et découverte de la rupture du câble.
14 au 15 mars.—Réparation du câble.
17 mars.—Fait voile pour Halifax.
19 " —Arrivée à Halifax.
18 au 31 mars.—A Halifax.

LONGUEURS DE CÂBLES SOUS-MARINS.

Date.	En eau profonde.	Nœuds.	Nœuds.
1912			
1er avril..	Câble en main	....	14·16
19 " ..	Câble expédié à la Colombie-Britannique	1·50	
23 mai..	" "	2·66	
10 sept..	Câble expédié à Lévis	3·00	
23 oct....	Câble reçu par le *S. S. Durango*	.....	41·00
26 " ..	Câble expédié à la Colombie-Britannique	1·00	
20 nov..	Réparation à Grand-Manan, câble relevé	....	·60
20 " ..	" câble posé	2·52	
26 " ..	Réparation à Deer-Island, câble posé	2·24	
5 déc....	Réparation du câble à Partridge-Island, nouveau câble	·60	
5 " ..	" " réparation du vieux câble	·21	
6 " ..	" " "	·05	
23 " ..	Pose d'un nouveau câble entre Caribou-Cove et Wood-Island	8·69	
1913			
11 janv..	Réparation du câble aux Iles de la Madeleine, nouveau câble	·20	
22 fév..	Réparation du câble à Gannet-Rock, nouveau câble	·20	
4 mars..	Expédition de 12 rouleaux à la Colombie-Britannique	14·00	
15 " ..	Réparation du câble East-Port—Deer-Island, nouveau câble	1·95	
15 " ..	" " câble relevé	.....	1·95
31 " ..	Câble condamné dans les ouvrages ci-dessus mentionnés	·50	
31 " ..	Câble sous-marin pour eau profonde en main	18·39	
		57·71	57·71

CÂBLE D'ATTERRISSEMENT EN MAIN.

1912			
1er avril..	Câble d'atterrissement en main	1·24	
23 oct....	Reçu du *S. S. Durango*	1·00	
1913			
31 mars..	Longueur totale à bord du *Tyrian*	2·24	

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. A. McDONALD,
Electricien du vaisseau-câble *Tyrian*.

VAISSEAU-CABLE *TYRIAN*.

HALIFAX, N.-E., 1er avril 1913.

M. D. H. KEELEY,
Surintendant général du service télégraphique de l'Etat.
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le memorandum suivant couvrant les dépenses de mon département du 1er avril 1912 au 31 mars 1913.

Pension de l'équipage par contrat.

	Par chèque.	
1912.		
Avril	$783 00	
Mai	763 90	
Juin	804 00	
Juillet	897 70	
Août	915 50	
Septembre	867 00	
Octobre	910 70	
Novembre	923 30	
Décembre	978 45	
1913.		
Janvier	975 50	
Février	843 30	
Mars	945 55	
		$10,607 90

Entretiens et réparations.

F. H. et W. F. Francis	$298 80	
Wentzells, Ltd	234 90	
Webster, Smith & Co	252 22	
Buanderie Ungar	231 39	
J. A. Leaman & Co	140 00	
Colwell Bros., Ltd	161 50	
Buanderie Globe	59 77	
A. J. Grant & Co	28 74	
James Kelly	10 00	
Baldwin & Co	5 25	
		$ 1,422 57
		$12,030 47

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. A. McDONALD,
Commis, vaisseau-câble "Tyrian".

PARTIE VI

RAPPORT DU PERCEPTEUR DES REVENUS

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

1912-13

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
PERCEPTION DES REVENUS,
OTTAWA, le 7 juillet 1913.

M. R. C. DESROCHERS,
Secrétaire, ministère des Travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur les opérations de l'exercice terminé le 31 mars 1913.

Durant la dernière année, le revenu provenant des travaux publics accuse une augmentation de $67,195.72; le montant total est de $248,448.82, au lieu de $181,253.10 pour l'année précédente.

La perception des recettes accuse une augmentation de $75,128.33, offrant un total de $246,887.66, comparé à $171,759.33 pour l'année précédente.

Le revenu provenant des glissoirs et estacades a été de $108,772.81, ou $18,753.58 de plus que durant l'année précédente.

La perception a été de $110,108.34, ou $22,318.61 de plus que durant le terme précédent.

Les redevances non perçues pour droits de glissoirs et d'estacades, ont été diminuées de $1,335.53.

Les bassins de radoub ont rapporté $47,927.51 ou $2,687.33 de moins que durant le dernier exercice.

Les loyer perçus, les ventes se sont élevés à $88,851.81 ou $55,497.05 de plus que l'année précédente.

Après avoir indiqué, d'une manière générale, les diverses sources de revenu, je vous soumets, ci-joints, les détails des différents services, sous leurs titres respectifs.

GLISSOIRS ET ESTACADES.

DISTRICT D'OTTAWA.

Les droits accrus forment un total de $42,928.78; $8,725.90 de moins qu'en 1911-12.

Le nombre de billots descendus par les glissoirs et estacades a été de 4,360,280, ou 288,174 de plus que l'année précédente.

Il n'a pas passé de bois carré.

Des droits accrus dans ce district, tous ont été perçus à l'exception de $251.15.

Des redevances accumulées depuis le 1er juillet 1889, époque à laquelle ce ministère prit charge de la perception, il reste encore à percevoir $9,120.13; on verra dans l'état n° 2 ci-dessous, les détails de ces redevances non perçues.

Des redevances accumulées avant le 1er juillet 1889, il reste encore à percevoir $56,805.65 qui devraient être biffés. Voir les détails aux états n°s 1 et 3 ci-annexés.

Etat de comptes du district d'Ottawa.

Droits imposés durant l'année finissant le 31 mars 1913.	$42,928 78
Droits non payés le 31 mars 1912..	9,093 80
	$52,022 58
Droits perçus..	42,902 45
Impôts en souffrance le 31 mars 1913..	$ 120 13

Cette balance est composée comme suit:—

Droits accrus en	1889-90	$ 6,903 05
" "	1890-91	28 42
" "	1892-93	379 80
" "	1896-97	196 71
" "	1903-04	637 37
" "	1911-12	723 63
" "	1912-13	215 15
Impôts en souffrance le 31 mars 1913		$ 9,120 13
Impôts en souffrance avant le 1er juillet 1889, alors que le ministère prit charge de la perception		$56,805 65

Etats en détail.

N° 1.—Etat des sommes dues avant le 1er juillet 1889, non perçues le 31 mars 1913.

N° 2.—Etat des droits accrus depuis le 1er juillet 1889, à Ottawa, non perçus le 31 mars 1913.

N° 3.—Etat des droits restant à percevoir avant le 1er juillet 1889, à Québec, non perçus le 31 mars 1913.

N° 4.—Etat du nombre de pièces de bois équarri, de billots, etc., passés par les glissoirs et estacades de la région de l'Ottawa pendant l'exercice terminé le 31 mars 1913.

N° 5.—Etat des droits provenant des glissoirs et estacades de la région de l'Ottawa pendant l'exercice terminé le 31 mars 1913.

A l'exception de trois montants s'élevant à $1,003.26, tout le revenu des glissoirs et estacades de l'Ottawa, a été perçu depuis que j'ai pris charge en 1889, sauf ce qui aurait dû être biffé il y a longtemps ou quelques item qui devront être oubliés.

L'augmentation du revenu dans ce district provient, non seulement d'un plus grand nombre de billots, mais plutôt d'un nouveau compte ouvert sur la rivière Petawawa, où les droits sont les plus hauts.

DISTRICT DU SAINT-MAURICE.

Le revenu accru dans ce district s'est élevé à $61,045.91 ou $10,468.26 de plus qu'en 1911-12.

Les perceptions se sont élevées à $61,020.91, $10,443.26 de plus qu'en 1911-12.

Droits accrus en 1909-10 et non perçus, $3,709.62. Il y a aussi un compte de l'année dernière, se montant à $25, qui n'a pas été payé. A l'exception de ces $3,734.62, tous les droits accrus dans ce district depuis que j'en pris charge, en 1892, ont été perçus.

Le montant en souffrance des droits accrus avant le 1er juillet 1892 n'a pas changé, savoir: $14,481.49, et devrait être biffé pour les raisons données dans l'état n° 6 ci-joint.

La quantité de pièces de toutes espèces, qui ont passé dans les ouvrages, s'est élevée à $7,302,180 ou $1,701,597 de plus qu'en 1911-12.

L'augmentation du nombre de pièces semble hors de proportion avec l'augmentation du revenu, mais la plus grande partie de ces billots était pour Grand'Mère et Shawinigan, où les taux sont très bas.

L'été de 1912 a été très favorable à l'industrie forestière sur le Saint-Maurice, cependant un grand nombre de billots fut laissé dans l'estacade à l'automne.

Mes espérances de l'année dernière se sont réalisées. Comme résultat de la politique du gouvernement de Québec, la Compagnie Grès Falls, qui expédiait autrefois une

grande quantité de bois de pulpe, a construit un moulin à pulpe à la pointe à Madeleine, sur le côté est du Saint-Maurice; cette usine sera probablement augmentée du double de sa capacité actuelle. La *Wayagamac Pulp and Paper Co.,* qui a acheté les propriétés d'Alex. Baptist, a construit et maintient en activité de grandes usines sur l'île Baptist. Pour ces raisons, le revenu provenant des ouvrages du Saint-Maurice, a augmenté d'une façon notable en 1912-13.

Je ne m'attends pas à une aussi grande quantité de billots pour l'année courante; à cause des règlements provinciaux prohibant l'exportation du bois de pulpe, une compagnie qui employait annuellement près de 1,000,000 de billots, ne pourra, pour quelque temps au moins, employer plus du tiers de cette quantité.

DISTRICT DE NEWCASTLE.

Les droits provenant de ce district forment un montant de $1,447.00, soit $44.11 de plus que l'année précédente. Tous perçus.

Les impôts en souffrance le 31 mars 1913 forment un montant de $3,556.89, $3,521.19 devraient être biffés, suivant un jugement de la cour d'Echiquier; la balance, $35.70, devra aussi être abandonnée, le débiteur étant un homme complètement insolvable lors de son décès. Les détails sont contenus dans l'état n° 7 ci-joint.

DISTRICT DU SAGUENAY.

Les droits accrus durant l'année se sont élevés à $3,351.12, ou $484.69 de moins qu'en 1911-12, tous payés moins $5.

La diminution n'a pas été si grande que je l'avais prévue l'année dernière, malgré qu'il n'y eût qu'une compagnie en activité.

Je ne m'attends pas même à un revenu aussi considérable pour l'année courante, mais une compagnie se propose d'utiliser notre estacade l'année prochaine, pour une quantité de billots. Si ce projet se réalise le revenu dépassera probablement $4,000.00.

BASSINS DE RADOUB.

BASSIN D'ESQUIMALT.

Les recettes provenant de ce bassin ont été de $9,563.96, soit une diminution de $7,292.86 sur l'année précédente. Un compte non perçu pour $550 contre le ministère de la Marine et des Pêcheries, n'est pas compris dans ce montant. (Voir état n° 9.)

Le bassin fut occupé durant 80 jours, dont 5 jours par les vaisseaux de Sa Majesté, Vingt vaisseaux, ayant un tonnage de 48,209 tonnes, en tout, ont fait usage du bassin.

BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

Le revenu a été de $4,605.53 de plus qu'en 1911-12, étant de $28,363.55. (Voir état n° 10.)

Le bassin fut occupé pendant 238 jours, par 15 vaisseaux ayant un tonnage de 29,174 tonnes.

Le bassin fut occupé, au cours de l'hiver 1912-13, par les vaisseaux *Lord Strathcona* et *Cascapedia,* par les dragues *International* et *Progress,* et par les remorqueurs *Archie Stewart* et *Storm King.*

Certaines plaintes ayant été faites, une commission tint une enquête, sur les affaires du bassin, au cours de l'année dernière. Une des conclusions fut que les taux étaient trop hauts et que le gouvernement ne devrait pas chercher à faire de profit avec une chose d'utilité publique. Cependant, si l'on considère que le gouvernement a contribué par lui-même $12,085.50 au revenu total de $28,363.55 pour l'année 1912-13, la balance de $16,278.05 ne laisse pas grand champ pour les profits, après que les dépenses d'entretien et d'opération ont été payées.

BASSIN DE KINGSTON.

Le revenu a été de $10,000.

Le 1er mai 1910, la *Kingston Shipbuilding Co.* a pris possession de ce bassin à raison d'un loyer annuel de $10,000 par année.

Loyers.

La perception des loyers accordées par ce ministère était autrefois faite par le ministère du Revenu de l'Intérieur.

Les états n°s 11 et 12 montrent en détail la condition, au 31 mars 1913, des comptes pris, le 31 mars 1909, au ministère du Revenu de l'Intérieur.

L'état n° 12, expose la condition du compte des ventes de terrain et d'intérêt, pris aussi du Revenu de l'Intérieur, et qui n'a subi aucun changement depuis plusieurs années.

Plusieurs des comptes non perçus sont vieux de plusieurs années, d'autres sont sous enquête, et je m'attends à ce que quelques-uns devront être biffés pour des raisons valables.

A part les loyers plus haut mentionnés, le revenu provenant des propriétés du gouvernement est devenu un important item, étant en 1912-13, de $88,210.50, y compris les ventes et l'intérêt, soit $51,129.47 de plus qu'en 1911-12.

Sur ce montant, $85,496.71 ont été collectés, $871.42 ont été biffés pour payer les commissions, les dépenses, les réparations et pour cause de pauvreté, et $10,973.35 étaient encore dûs à la fin de l'année.

La plus grande partie de cette augmentation provient des loyers des propriétés de la rue Wellington et des rues adjacentes, expropriées ou achetées pour servir d'emplacement aux nouveaux édifices.

Une partie considérable du montant non perçu est retenue par des locataires en attendant le règlement de leurs réclamations ou pour d'autres raisons. J'espère qu'à la fin de l'année toutes ces dettes seront payées, à l'exception, peut-être de quelques petits comptes.

Le montant non perçu peut paraître considérable, mais l'on ne doit pas oublier qu'il comprend $2,464.61 d'arrérages de l'année dernière provenant, en grande partie, des loyers de la rue Sussex, et un paiement de $3,333.34 sur une propriété vendue, à Westminster, C.-B., qui n'est pas encore échu.

Dans le cas des loyers de la rue Sussex, la plupart des édifices, maintenant démolis, étaient vieux et en très mauvaise condition; les locataires se recrutaient parmi la classe pauvre et bien souvent étant affligés par la maladie ou quelque autre malheur, ils se trouvèrent dans l'impossibilité de payer. Nous ne pouvions les expulser et c'est la cause du déficit, qui devra être biffé en plusieurs cas.

Cinq agents s'occupent des propriétés de la rue Wellington et je ne prévois aucune perte de ce chef.

La grande augmentation de ce compte a été une surcharge sérieuse pour le bureau, cependant, je suis heureux de pouvoir dire que tout l'ouvrage est fait jusqu'à date.

Etat des loyers perçus et du revenu des Travaux publics pour l'exercice financier terminé le 31 mars 1913:—

Loyers hydrauliques et autres	$ 3,355 00
Edifices de la rue Sussex	3,951 50
Edifice Egan, rue Wellington, côté sud, Ottawa	7,561 55
Rue Wellington, côté nord, Ottawa	43,275 50
Province de la Saskatchewan	5,889 00
Province de l'Alberta	772 00
Province du Manitoba	441 00
Endroits divers	1,273 00
Sites d'édifices publics	1,977 10
Loyer du vieux bureau de poste, Victoria, C.-B.	6,552 00
Ventes et intérêt	13,804 16
	$88,851 81

Le tableau suivant du revenu des Travaux publics, pour l'année terminée le 31 mars 1913, comparé avec le revenu de l'année terminée le 31 mars 1912, indique, à la première vue, à quels comptes il faut attribuer les augmentations ou les diminutions rapportées plus haut:

—	Année terminée le 31 mars 1913.	Année terminée le 31 mars 1912.	Augmentation, 1913.	Diminution, 1913.
Glissoirs et estacades.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
District d'Ottawa	42,928 78	34,202 88	8,725 90	.....
District du Saint-Maurice	61,045 91	50,577 65	10,468 26	.....
District de Newcastle	1,447 00	1,402 89	44 11	.....
District du Saguenay	3,351 12	3,835 81	.....	484 69
	108,772 81	90,019 23	19,238 27	484 69
Augmentation nette, $18,753.58.				
Bassins de radoub.				
Esquimalt, C.-B	9,563 96	16,856 82	.....	7,292 86
Kingston, Ont	10,000 00	10,000 00	.....	.....
Lévis, Qué	28,363 55	23,758 02	4,605 53	.....
	47,927 51	50,614 84	4,605 53	7,292 86
Diminution nette, $2,687.33.				
Loyers et ventes.				
Loyers hydrauliques	3,512 00	3,675 00	.....	163 00
Menus travaux publics	26 00	26 00	.....	.....
Autres propriétés publiques	88,210 50	36,918 03	51,292 47	.....
	91,748 50	40,619 03	51,292 47	163 00
Augmentation nette, $51,129.47.				
Accru.				
Droits de glissoirs et estacades	108,772 81	90,019 23	18,753 58	.....
Bassins de radoub	47,927 51	50,614 84	.....	2,687 33
Loyers et ventes	91,748 50	40,619 03	51,129 47	.....
	248,448 82	181,253 10	69,883 05	2,687 33
Augmentation nette, $67,195.72.				
Perçu.				
Droits de glissoirs et estacades	110,108 34	87,789 73	22,318 61	.....
Bassins de radoub	47,927 51	50,614 84	.....	2,687 33
Loyers et ventes	88,851 81	33,354 76	55,497 05	.....
	246,887 66	171,759 33	77,815 66	2,687 33
Augmentation nette, $75,128.33.				

En terminant, j'ai le plaisir de reconnaître que les fonctionnaires, avec qui j'ai été en contact durant l'année, m'ont toujours montré la plus grande courtoisie et donné un assistance cordiale.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

EDW. T. SMITH,
Percepteur des revenus.

N° 1.—ETAT des droits de glissoirs et estacades de la rivière Ottawa, dus antérieurement au 1er juillet 1889, qui restaient à percevoir le 31 mars 1913.

Débiteurs.	Dettes mauvaises ou douteuses.	Droits d'estacades des Chaudières en suspens.	Autres droits de glissoirs et d'estacades en litige.	Total des droits dus le 30 sept. 1902.	Année de l'échéance.	Observations.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
John et Wm. McLean	53 14			53 14	1873	Insolvable.
John Rowan	342 50			342 50	1872-1873	"
Lemieux et Charette	21 30			21 30	1873	"
Taillon et Lapierre	148 10			148 10	1873-1874	"
Mosgrove et McHarry	261 42			261 42	1873-1874	"
W. C. Wells	600 90			600 90	1873-1874	"
Dufresne et McGarity	528 80			528 80	1874-1875	"
Walton Smith	171 46			171 46	1874-1875	"
A. H. Baldwin	3,507 92			3,507 92	1871 à 1874	"
L'hon. James Skead	9,807 65			9,807 65	1861-63-64-69-75 à 1878	"
Batson et Currier	5,558 70			5,558 70	1875 à 1877	"
A. F. A. Knight	546 30			546 30	1878	"
James Walker	11 25			11 25	1877	"
R. Campbell et Fils	1,558 50			1,558 50	1879 à 1881	"
James G. Bryson	73 50			73 50	1886	"
Costello Frères	90 62			90 62	1882	"
N. E. Cormier	428 34			428 34	1888	"
James Yuhill	9 29			9 29	1876	Surcharge.
J. et B. Grier	76 84			76 84	1883	"
R. et W. Conroy	95 42			95 42	1882-1883	" mentionné dans le rapport S—38, p. mars 1886.
A. P. White	101 00			101 00	1881	"
B. Caldwell et Fils	4 33			4 33	1887	"
J. R. Booth		9,871 93	398 88	10,270 81	1881 à 1888	$398.88, contre-réclamation pour dommages causés par la rupture de l'estacade Coulonge.
Perley et Pattee		8,889 85		8,889 85	1881 à 1888	* Estacades des Chaudières. Ces messieurs prétendent qu'ils ont maintenu ces estacades entièrement à leurs propres frais depuis 1881.
The Bronson & Weston Lumber Co.		8,180 79		8,180 79	1881 à 1888	
Pierce et Cie		462 18		462 18	1888	
G. A. Grier et Cie		1,060 59		1,060 59	1886-1887	
Succession de feu Levi Young		1,461 20		1,461 20	1881 à 1885	
Wm. Mason		413 85		413 85	1881 à 1888	
Gilmour et Cie		406 27		406 27	1884	
John Rochester		258 88		258 88	1881 à 1883	
J. et G. Bryson			252 20	252 20	1886	Contre-réclamation pour dommages causés par la rupture des travaux à Coulonge.
	23,997 28	31,006 54	651 08	55,653 90		

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
Ottawa, 7 juillet 1913.

EDW. T. SMITH, *percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.*

N° 2.—ETAT des droits de glissoirs et estacades de la rivière Ottawa, dus le 1er juillet 1889 et non perçus le 31 mars 1913.

Nom.	Années auxquelles les droits sont dus.	Droits d'estacades des Chaudières en suspens.	Droits ordinaires.	Total.	Observations.
		$ c.	$ c.	$ c.	
J. R. Booth	1889-90	2,561 69	.....	2,561 69	La question des droits des Chaudières a été soumise au Conseil et renvoyée à la Commission du Trésor. Ces sommes doivent être biffées.
Bronson & Weston Lumber Co.	1889-90	2,056 96	.....	2,056 96	
Perley et Pattee	1889-90	1,203 26	.....	1,203 26	
Wm Mason et Fils	1889-90	167 66	.....	167 66	
Pierce et Cie	1889-90	913 48	.....	913 48	
Alex. Fraser, compte de Thos. Stephens	1890-91	.....	28 42	28 42	Procédures judiciaires prises pour la perception de cette somme.
J. R. Booth	1892-93	.....	379 80	379 80	Somme retenue par M. Booth en règlement d'un compte qui lui est dû, mais que l'auditeur général refuse de payer, parce que d'après cet état et l'état n° 1, M. Booth serait endetté envers le gouvernement.
Bryson et Fraser	1896	.....	196 71	196 71	Ont une contre-réclamation pour travaux exécutés dans le glissoir jusqu'à la concession de cette somme.
J. R. Booth	1903	.....	339 27	339 27	Droits de glissoirs de Petawawa en litige.
Hawkesbury Lumber Co	1903	.....	298 10	298 10	" "
Pembroke Lumber Co	1911	.....	723 63	723 63	Contre-acompte pour construction d'un barrage.
Pembroke Lumber Co	1912	.....	251 15	251 15	" " " "
Grands totaux	.....	6,903 05	2,217 08	9,120 13	

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 7 juillet 1931.

EDW. T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

N° 3.—ETAT des droits de glissoirs dus, dans la région de l'Ottawa, pour la somme desquels les garanties ont été transmises à Québec pour perception

Nom.	Depuis 1860.	Depuis 1861.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
L'hon. James Skead	245 00	210 00	455 00
James Mair	.....	696 75	696 75
	245 00	906 75	1,151 75

Ces sommes n'ont pas été perçues, vu que les intéressés réclamaient des dommages pour pertes causées par la rupture de l'estacade de Madawaska en 1860.

On n'est arrivé à une décision au sujet de leur réclamation que le 2 août 1869, et le 5 du même mois MM. Skead et Muir ont reçu avis que le ministère ne pouvait reconnaître leurs réclamations.

Cette décision n'a jamais été communiquée, que je sache, au percepteur des droits des glissoirs; conséquemment, les comptes sont restés en suspens. Depuis lors ces deux personnes sont mortes, et je crois que toutes deux étaient insolvables à l'époque de leur décès.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 7 juillet 1913.

N° 4.—ETAT indiquant le nombre de pièces de bois carré, billots, etc., qui ont passé par les glissoirs et les travaux de l'Etat sur la rivière Ottawa et ses tributaires pendant l'exercice terminé le 31 mars 1913.

	PIÈCES.
Bois carré	Aucun.
Billots	4,360,280
Bois d'estacades et de dimension	31,050
Cèdres	21,638
Dormants de chemins de fer	79,797
Poteaux de clôture	10,254
Total	4,503,019

Aussi 45,015 cordes de bois de pulpe. Recettes, provenant de ces sources, $42,928.78.

EDWARD T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

N° 5.—ETAT des recettes provenant des travaux ci-dessous mentionnés de la rivière Ottawa et de ses tributaires pour l'exercice terminé le 31 mars 1913.

	MONTANT.
Rivière Ottawa	$ 2,172 68
Chenaux, estacades	3,990 93
Rivière Petawawa	18,476 14
" Madawaska	269 12
" Coulonge	4,557 25
" Dumoine	200 63
" Noire	7,514 46
" Gatineau	5,747 47
	$42,928 78

EDW. T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA.

N° 6.—ETAT des droits de glissoirs et d'estacades et autres travaux de la rivière Saint-Maurice, dus le 31 mars 1913.

Nom.	Année où les droits étaient dus.	Montant.	Total.	Remarques.
		$ c.	$ c.	
George Baptist, Fils et Cie. ..	1878	469 95		
" "	1879	2,110 02		
" "	1880	1,696 18	.....	Ils ont des contre-réclamations pour dommages causés aux billots, vu qu'on n'a pas étendu des estacades assez tôt au printemps de 1878 pour empê her les billots de passer par les chutes. Ces réclamations ont été soumises au commissaire spécial M. McDougall, subséquemment juge, lequel après avoir entendu la preuve des deux côtés, a recommandé que les réclamations des intéressés fussent admises.
" "	1881	293 69		
" "	1882	165 80		
" "	1884	118 50		
" "	1888	4 28		
			4,859 02	
Ross, Ritchie et Cie.....	1878	3,072 84		
"	1883	2,173 69		
"	1884	28 96		
"	1886	1 62		
"	1887	4 38		
			5,281 48	
Alex. Baptist.....	1879	2,116 96		
			2,116 96	
Wm. Ritchie et Cie	1888	779 24		
"	1889	332 11		
			1,111 35	Sur cette somme on prétend qu'il y a une surcharge de $754.20—Insolvable.
Ritchie Bros.....	1886	413 43	....	Cette somme se compose de surcharges en 1886 et 1887 de $842.76 et d'une somme de $205.38 payée en 1884.
"	1887	634 71		
			1,048 14	
G. B. Hall.....	1890	.....	49 34	Insolvable.
T. E. Normand.....	1890	.....	14 28	Prétend que cette balance est une surcharge.
Trefflé Biron....	1891	.....	0 92	Le coût de la perception dépasserait ce montant.
			*14,481 49	
The Laurentide Paper Co....	1909	.....	3,709 62	Contre-réclamation pour dommages.
Wayagamack Paper Co.....	1912	....	25 00	
			18,216 11	

*Pour faire coïncider cette balance avec les comptes publics, il faut déduire $7.93 crédités de trop à Alex. Baptist, et $217.17 ajoutés à ce crédit, étant $190.40 payés le 23 juillet 1884, et $26.77 portés de trop par erreur au compte de Wm. Little, non mentionnés dans aucun rapport du percepteur, ce qui laisse une balance de $14,690.73 due le 30 septembre 1894.

EDW. T. SMITH,

Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 15 juillet 1913.

N° 7.—ETAT des droits de glssioirs et d'estacades pour les travaux de la rivière Trent et de la région de Newcastle, dus le 31 mars 1913.

Nom.	Année dans laquelle les droits étaient dus.	Sommes en litige.	Droits ordinaires.	Total.	Observations.
		$ c.	$ c.	$ c.	
Irwin & Boyd	1881	59 79	.....	59 79	
Thompson & McArthur	1880	52 78	.....	52 78	
Jabez Thurston	1882	12 50	.....	12 50	Insolvable.
McDougall & Ludgate	1879	65 07	.....	65 07	
Bigelow & Trounce	1882 à 1885	216 21	.....	216 21	
R. G. Strickland	1882, '83, '85, '86, '87,	215 08	.....	215 08	
Succ. de feu Geo. Hilliard	1877 à 1883 et 1886	354 15	.....	354 15	Mort et succession distribuée.
T. G. Hazlett	1881, '82, '84 à '89	885 25	.....	885 25	
J. M. Irwin	1882, '83, '85 à '88	698 45	.....	698 45	D'après le jugement rendu par la cour de l'Echiquier, *re* Boyd *vs* Smith, ces montants ne peuvent pas être perçus.
D. Ullyott	1881 à 1887	547 68	.....	547 68	
Greene & Ellis	1881 à '83, '85, '88 et '89	157 01	.....	157 01	
A. W. Parkin	1884, '85, '88, '90 et '91	65 92	.....	65 92	
The Dickson, succ. de	1883	137 50	.....	137 50	
Alfred McDonald	1888	40 80	.....	40 80	
John Parkin	1889	13 00	.....	13 00	
John Dovey	1894, '95, '96	.....	35 70	35 70	Mort.
		3,521 19	35 70	3,556 89	

EDW. T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 7 juillet 1913.

N° 8.—ETAT des droits de glissoirs et d'estacades pour le district du Saguenay, dus le 31 mars 1913.

Nom.	Année dans laquelle les droits étaient dus.	Montant.
Continental Dredging Co	1912	$ 5 00

EDW. T. SMITH,
Percepteur des droits de glissoirs et d'estacades.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 7 juillet 1913.

BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT, C.-B.

N° 9.—ETAT des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 31 mars 1913.

Nom des navires entrés au bassin.	Tonnage.	Période passée au bassin. Du	Au	Droits de bassin.	Autres droits.	Total.
		1912.	1912.	$ c.	$ c.	$ c.
D.G.S. *Lillooet*	591	25 mars	2 avril	600 00	2 40	602 40
SS. *Prince Rupert*	3,379	11 avril	1er mai	2,436 00	57 80	2,493 80
D.G.S. *Quadra*	573	3 mai	10 "	550 00	.....	Non payés
SS. *Christian Bors*	4,306	17 "	18 "	200 00	.....	200 00
" *Beckenham*	4,566	20 juin	22 juin	532 00	1 80	533 80
" *Princess Charlotte*	3,844	30 juill	1er août	392 20	22 80	415 00
" " "	3,844	3 sept	4 sept	392 20	18 60	410 80
H.M.S. *Algerine*	1,100	2 octob	12 oct	443 15	.....	443 15
" *Shearwater*	980	14 "	19 "	254 54	.....	254 54
SS. *Lonsdale*	3,171	1er déc	2 déc	358 55	.....	358 55
Sp. Co. *Linlithgow*	2,202	4 "	7 "	652 12	4 20	656 32
			1913.			
SS. *Strathlorne*	4,330	30 déc	1er janv	416 50	1 20	417 70
		1913.				
SS. *Princess Victoria*	1,943	18 fév	19 fév	200 00	10 80	210 80
" *Prince George*	3,372	24 "	25 "	368 60	1 80	370 40
D.G.S. *Lillooet*	591	15 mars	12 mars	600 00	6 60	606 60
SS. *Princess Alice*	3,099	13 "	14 "	354 00	2 75	356 75
" *Roma*	2,939	15 "	20 "	796 00	51 00	847 00
" *Prince Rupert*	3,379	21 "	22 "	368 95	17 40	386 35
	48,209			9,914 81	199 15	9,563 96

EDW. T. SMITH,
Percepteur du revenu.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 7 juillet 1913.

BASSIN DE RADOUB DE LEVIS.

N° 10.—ETAT des droits et autres impôts perçus dans le cours de l'exercice terminé le 31 mars 1913.

Nom des navires entrés an bassin.	Tonnage.	Période passée au bassin. Du	Au	Droits de bassin.	Autres droits.	Total.
		1912	1912	$ c.	$ c.	$ c.
SS. *Sokota*	.....	Droits d'entrés	.....	200 00	.....	200 00
" *Rapids King*	.....	Hivernement.	.....	800 00	.....	800 00
" *Rapids Queen*	.....	"	.....	600 00	.....	600 00
" *Sokota*	3,092	6 mai	9 mai	468 40	.....	468 40
" *Turret Bell*	.....	Droits d'entrés	.....	200 00	.....	200 00
" *Bornu*	.....	"	.....	200 00	.....	200 00
Drague *Restigouche*	.....	Hivernement.	.....	400 00	112 80	512 80
" *Ottawa*	.....	"	.....	400 00	78 38	478 38
SS. *La Canadienne*	.....	"	.....	400 00	.....	400 00
" *Cartier*	632	6 mai	9 mai	250 00	.....	250 00
Drague *No. 7*	600	11 "	16 "	500 00	.....	500 00
SS. *Earl Grey*	2,357	20 "	6 juill.	4,868 44	12 00	4,880 44
" *Montcalm*	1,432	20 "	6 "	3,314 24	9 00	3,323,24
" *Turret Bell*	2,211	8 juill.	17 sept.	6,745 40	13 25	6,758 65
Bge. *Eastwood*	1,530	20 sept.	24 "	625 40	.....	625 40
SS. *Cascapedia*	.....	Droits d'entrés	.....	200 00	.....	200 00
Bge *Zapotic*	800	7 oct.	16 oct.	700 00	.....	700 00
SS. *Bengore Head*	2,490	21 "	25 "	799 20	3 00	802 20
Stm. Bge *Omaha*	.....	Droits d'entrés	.....	200 00	.....	200 00
SS. *Bellona*	.....	"	.....	200 00	.....	200 00
" *Lady Grey*	723	20 sept.	24 sept.	200 00	.....	200 00
Dom. Dredging Co	.....	.....	.....	.....	2 00	2 00
Stm. Bge *Omaha*	2,131	29 oct.	2 nov.	427 86	.....	427 86
SS. *Gladstane*	4,927	18 nov.	23 "	994 16	4 50	998 66
T. S. Tierney	.....	.....	.....	.....	1 00	1 00
Drague *Beaujeu*	2,046	26 sept.	3 oct.	1,030 00	6 44	1,036 44
SS. *Bellona*	2,932	26 nov.	14 déc.	2,046 88	47 00	.....
"		4 jours	d'amende.	800 00	.....	2,893 88
" *Lord Strathcona*	.....	Droits d'entrés	.....	200 00	.....	200 00
Drague *Galveston*	1,271	29 oct.	2 nov.	254 20	50 00	304 20
	29,174			28,024 18	339 37	28,363 55

EDW. T. SMITH,
Percepteur du revenu.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 7 juillet 1913.

N° 11.—Loyers hydrauliques et autres, etc., comptes de

Balance due le 1er avril 1912.	Loyers accrus jusqu'au 31 mars 1913.	Total.	Location.	Occupants.
$ c.	$ c.	$ c.		
	200 00	200 00	Rivière Ottawa	Royal Trust Co.
	100 00	100 00	"	"
	300 00	300 00	"	"
	100 00	100 00	"	"
	100 00	100 00	"	"
	300 00	300 00	"	"
	400 00	400 00	"	"
	300 00	300 00	"	"
50 00	100 00	150 00	"	Ottawa Electric Railway Co.
	600 00	600 00	"	The Ottawa Power Co.
400 00	200 00	600 00	"	Royal Trust Co., (en suspens)
	208 00	208 00	"	J. R. Booth
	10 00	10 00	"	Royal Trust Co.
	100 00	100 00	"	"
	96 00	96 00	"	"
136 00	.....	136 00	"	Mary Conroy
570 84	.....	570 84	"	Royal Trust Co.
	25 00	25 00	"	"
200 00	.....	200 00	"	Merchants Bank of Canada
96 00	.....	96 00	"	" "
1 00	1 00	2 00	"	Ottawa Electric Co
380 00	.....	380 00	"	John Rankin
			"	
5 00	5 00	10 00	"	Ottawa Electric Co.
	50 00	50 00	"	Royal Trust Co.
1 00	1 00	2 00	"	Alfred Desjardins
	100 00	100 00	"	Royal Trust Co.
	10 00	10 00	"	Ottawa Electric Co.
	1 00	1 00	Saint-Laurent	Commissaires du hâvre de Québec
275 00	.....	275 00	"	Richelieu & Ontario Navigation Co.
	1 00	1 00	Québec	Corporation de Québec
	1 00	1 00	"	Narcisse Blais
	1 00	1 00	Rondeau, havre	Commissaires d'écoles
	1 00	1 00	Collingwood	Great Northern Transit Co
8 00	1 00	9 00	Ottawa	E. G. Laverdure
	100 00	100 00	Trois-Rivières	Union Bag & Paper Co.
	1 00	1 00	"	Corporation des Trois-Rivières
165 00	.....	165 00	Colomb.-Britannique	A. Peel
90 00	.....	90 00	"	Jonathan Maury
	12 50	12 50	"	Lemon Gonnason Co.
	12 50	12 50	"	Taylor John
25 00	25 00	50 00	"	Joseph Spratt
	12 00	12 00	"	D. W. Gordon
	5 00	5 00	"	Geo. A. Huff
70 00	.....	70 00	R. du Lièvre	Dominion Phosphate Co.
1 00	.....	1 00	Charlottetown	Très rév. évêque McIntyre
	16 00	16 00	Antigonish, N.-E.	Burnham Morrill & Co
1 00	1 00	2 00	Owen-Sound	G. T. Railway
240 00	.....	240 00	Windsor	Archie McNee
15 00	5 00	20 00	Bayfield, N.-E.	Chas. L. Gass
	1 00	1 00	"	"
	5 00	5 00	Village de Brook	Wm. Pedwell
	1 00	1 00	Walkerton, Ont.	D. Robertson et J. Rowland
	1 00	1 00	Colomb -Britann.	Canadian Pacific Ry. Co.
	1 00	1 00	Lévis, Qué.	Cyrille Robitaille
2,728 84	3,512 00	6,240 84		

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 7 juillet 1913.

locataires pour l'exercice financier clos le 31 mars 1913.

Description des propriétés.	Date à laquelle le compte a été rendu.	Payé durant l'année.	Balance due le 31 mars 1913.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.
Lots B et C, rue Chaudière, chantier des travaux	31 déc. 1911	200 00	.....	200 00
Lot D	"	100 00	.....	100 00
Lots H, I, J, minoterie, à la rue North-Head	"	300 00	.....	300 00
Lot K, tarare, à la rue South-Head	"	100 00	.....	100 00
Lot L, chantier	"	100 00	.....	100 00
Lots Q, R, et T, chantiers, à la rue North-Middle	"	300 00	.....	300 00
Lots M, N, O. et P, (pas d'eau)	"	400 00	.....	400 00
Lots E, F et G, à la rue South-Head	"	300 00	.....	200 00
Lot S, chantier	"	150 00	50 00	150 00
Lots U, V, W, X, Y et Z, chantiers	"	600 00	.....	600 00
Deux parcelles de terre	"	.....	600 00	600 00
Partie de la réserve du gouvernement, tête de la glissoir	20 sept. 1912	208 00	.....	208 00
Pont sur la glissoir	30 juin 1912	10 00	.....	10 00
Parcelle de terre, île Amélia	31 déc. 1912	100 00	.....	100 00
Réserve à la tête de l'île Chaudière	1er janv. 1913	96 00	.....	96 00
Ile dans les rapides Deschesne	1er janv. 1913	.....	136 00	136 00
Partie du lot 39, con. A, Nepean	31 janv. 1884	.....	570 84	570 84
Chenal, glissoir et deux barrages, Petite Chaudière	1er mars 1912	.....	25 00	25 00
Eau en face du lot 30, con. A, Nepean	1er déc. 1891	.....	200 00	200 00
Trois petites îles, rivière Ottawa	30 avril 1891	.....	96 00	96 00
Plancher sur une partie des glissoirs Ottawa	30 déc. 1912	2 00	.....	2 00
Partie est de l'île Hawley	20 juin 1891	.....	380 00	380 00
Terrain, île Victoria	11 mars 1913	5 00	5 00	10 00
Terrain du côté sud de la rue Middle, île Victoria	31 août 1913	50 00	.....	50 00
Terrain, Longue-Pointe-Rouge, comté Templeton, Ottawa	4 oct. 1912	2 00	.....	2 00
Sud-ouest du lot nº 1, île Amélia	9 oct. 1912	100 00	.....	100 00
Lot Pa, rue South-Head	10 janv. 1913	.....	10 00	10 00
Lot près de la douane, Québec	1er sep. 1912	1 00	.....	1 00
Chemin de la jetée au débarcadère du Coteau	1er juill. 1909	.....	275 00	275 00
Ancien édifice du gouvernement provincial et terrain	24 juin 1912	.....	1 00	1 00
Privilège pour ériger un pont sur la rivière Saint-Charles	6 fév. 1913	.....	1 00	1 00
Edifice en billots, ci-devant douane, Shrewsbury, Ont	11 sept. 1911	1 00	.....	1 00
Emploi du brise-lames pour emmagasiner de la houille	1er janv. 1913	1 00	.....	1 00
Sud-est, demi lot 8, Ottawa	18 déc. 1912	.....	9 00	9 00
Terrain, île St-Christophe, rivière St-Maurice	1er déc. 1912	100 00	.....	100 00
" " "	30 juin 1911	1 00	.....	1 00
Partie du bureau d'essayerie, New-Westminster	30 " 1889	.....	165 00	165 00
" " "	30 " 1889	.....	90 00	90 00
Permis pour fronteaux, havre Victoria	1er juin 1912	12 50	.....	12 50
" " "	"	12 50	.....	12 50
Privilège de construire un quai sur les lots A et C	"	50 00	.....	50 00
Lots de la grève A, C, E, F, ft. de 7, 8, 9, havre de Nanaïmo	12 août 1912	.....	12 00	12 00
Permis de construire un quai, lot A, bloc 2, rivière Sumas	12 août 1912	5 00	.....	5 00
Permis de cons. un quai au Little-Rapids, riv. du Lièvre	30 avril 1898	.....	70 00	70 00
Permission de se servir de l'égout	16 mai 1902	.....	1 00	1 00
Terre et lot à l'anse McNair	31 déc. 1912	16 00	.....	16 00
Lot de terre sur le côté ouest de la rivière Sydenham	"	.....	2 00	2 00
Lot sur la rue Ouellette, Windsor, Ont	30 avril 1900	.....	240 00	240 00
Lot sur l'eau	8 déc, 1912	.....	20 00	20 00
"	9 juin 1912	.....	1 00	1 00
"	31 mars 1912	5 00	.....	5 00
Droit de passage	26 avril 1912	.....	1 00	1 00
Partie du lot de la douane, New-Westminster	14 avril 1913	.....	1 00	1 00
Loyer de terre	4 avril 1912	1 00	.....	1 00
		3,329 00	2,911 84	6,240 84

EDW. T. SMITH,
Percepteur du revenu des Travaux publics.

N° 13.—Loyers hydrauliques et autres,

Balances dues en avril 1908.	Totaux.	Numéro.	Location.	Noms dos propriétaires.
$ c.	$ c.			*Ventes de terres—Compte principal.*
12,092 83	12,092 83	1	Chemin Hamilton et Port-Dover.	Choat et Kern
433 34	433 34	2	Propriété Bonner, Québec	Timothy Sullivan, maint. M. Murphy
333 34	333 34	3		John Bailey, maint. Alex. Powell
300 00	300 00	4		Abraham Thomspon
147 80	147 80	5		John Boomer
248 40	248 40	6		John Garbatz, maint. J. C. Nolan
154 80	154 80	7		N. H. Bowen
600 00	600 00	8		Succession de Robert Reid
333 33	333 33	9		John Chevalier
533 33	533 33	10		Daniel Holden
333 33	333 33	11		George Creeley
63 00	63 00	12		Thomas McAdam
15,573 50	15,573 50			
				Ventes de terres—Compte des intérêts.
6,298 25	6,298 25	1	Chemin Hamilton et Port-Dover.	Choat et Kern (à maturité)
558 00	558 00	2	Propriété Bonner, Québec.,	Timothy Sullivan, maint. M. Murphy
120 00	120 00	3		John Bailey, maint. Alex. Powell
306 00	306 00	4		Abraham Thompson
155 22	155 22	5		John Boomer
275 82	275 82	6		John Garbatz, maint. J. C. Nolan
208 95	208 95	7		N. H. Bowen
828 00	828 00	8		Succession de Robert Reid
190 00	190 00	9		John Chevalier
298 68	298 68	10		Daniel Holden
35 91	35 91	11		George Creeley
100 00	100 00	12		Thomas McAdam
100 00	100 00	13		Joseph Brook, locataire
9,474 83	9,474 83			

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 7 juillet 1913.

etc., comptes des locataires, 1912-13.

Description de la propriété.	Numéro.	Date à laquelle le compte a été rendu.	Balances transférées aux travaux publics par l'A. C. du 27 avril 1909.	Totauz.
			$ c.	$ c.
Port Hamilton et Port-Dover et Caledonia'	1	..	12,092 83	12,092 83
Lot n° 1, rue Wolfe	2	.....	433 34	433 34
" 9 "	3	.....	333 34	333 34
" 49 "	4	.....	300 00	300 00
" 73 et 74, rue Tower	5	.....	147 80	147 80
64, rue Wolfe, et 211 et 252 rue Ware	6	.....	248 40	248 40
" 67 et 68, rue Monument	7	.....	154 80	154 80
" 22 et 23, rue Wolfe	8	.....	600 00	600 00
" 32, rue Wolfe	9	.....	333 33	333 33
" 65 et 66, rue Wolfe	10	.....	533 33	533 33
" 31 rue Wolfe	11	.....	333 33	333 33
" 135, rue Church	12	.....	63 00	63 00
			15,573 50	15,573 50
.....	1	30 juin 1874..	6,298 25	6,298 25
Lot n° 1, rue Wolfe	2	1er mai 1889...	558 00	558 00
" 9 "	3	" ...	120 00	120 00
" 49 "	4	" ...	306 00	306 00
" 73 et 74, rue Tower	5	" ...	155 22	155 22
" 64, rue Wolfe, et 211 et 252 rue Ware	6	" ...	275 82	275 82
" 67 et 68, rue Monument	7	" ...	208 95	208 95
" 22 et 23, rue Wolfe	8	" ...	828 00	828 00
" 32, rue Wolfe	9	1er nov. 1863..	190 00	190 00
" 65 et 66, rue Wolfe	10	" ...	298 68	298 68
" 31, rue Wolfe	11	" ...	35 91	35 91
" 135, rue Church	12	" ...	100 00	100 00
Hôtel Monument	13	" ...	100 00	100 00
			9,474 83	9,474 83

EDW. T. SMITH,

Percepteur du revenu des Travaux publics.

N° 12.—Loyers et autres, etc., comptes des locataires pour l'exercice financier clos le 31 mars 1913.

Balance due le 1er avril 1912.	Accru durant l'exercice clos le 31 mars 1913.	Total.	Occupant.	Description de la propriété.	Payé durant l'exercice clos le 31 mars 1913.	Balance due le 31 mars 1913.	Total.
$ c.	$ c.	$ c.			$ c.	$ c.	$ c.
2,600 62	.....	2,600 62	R. Murdy	Pont Dunnville	.....	2,600 62	2,600 62
8,000 00	.....	8,000 00	Corporation de Galt et Dundas	Chemin Dundas et Waterloo	.....	8,000 00	8,000 00
.....	1 00	1 00	North American Telegraph Co.	Ligne de télégraphe du gouvernement entre Bath et Amherst	1 00	.....	1 00
.....	25 00	25 00	Cie du chemin de fer Grand-Tronc	Bassins de Wiarton	25 00	.....	25 00
43 75	.....	43 75	.....	Partie de l'édifice Portland, N.-B.	.....	43 75	43 75
10,644 37	26 00	10,670 37			26 00	10,644 37	10,670 37

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.
OTTAWA, 7 juillet 1913.

EDW. T. SMITH,
Percepteur du revenu des Travaux publics.

PARTIE VII

DIVERS

CONTRATS ADJUGÉS PAR LE MINISTÈRE.

PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES.

PROPRIÉTÉS AFFERMÉES AU OU PAR LE MINISTÈRE.

RAPPORT DU CONSERVATEUR DE LA GALERIE NATIONALE DES ARTS.

NOMS DES ADMINISTRATEURS DU MINISTÈRE.

NOMS DES EMPLOYÉS PRÉPOSÉS AUX GLISSOIRS ET ESTACADES.

NOMS DES EMPLOYÉS AUX BASSINS DE RADOUB.

NOMS DES MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS EMPLOYÉS AUX ÉDIFICES PUBLICS.

POUR

L'EXERCICE FINANCIER EXPIRE LE 31 MARS 1913

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA,

BUREAU DU GREFFIER EN LOI,

OTTAWA,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les états suivants des transactions du ministère durant le dernier exercice financier, concernant les contrats et les propriétés, et qui doivent être inclus dans le rapport annuel pour 1912-13, savoir:—

N° 1.—Etat des contrats adjugés par le ministère durant l'exercice financier expiré le 31 mars dernier.

N° 2.—Etat des propriétés achetées ou vendues par le ministère durant la même période.

N° 3.—Etat des propriétés affermées au et par le ministère durant la même période.

N° 4.—Une liste de quelques-uns des Actes du parlement du Canada, passés à la dernière session, et des Arrêtés du Conseil concernant le ministère des Travaux publics.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. A. CHASSE,
Greffier en loi.

M. R. C. DESROCHERS,
Secrétaire du ministère des Travaux publics,
Ottawa, Ont.

ÉTATS

DÉMONTRANT

1.—LES CONTRATS ADJUGÉS PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA DEPUIS LE 1ER AVRIL 1912 AU 31 MARS 1913.

2.—LES PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DURANT L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1913.

3.—LES PROPRIÉTÉS AFFERMÉES AU ET PAR LE MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS DURANT L'EXERCICE FINANCIER TERMINÉ LE 31 MARS 1913.

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913.

Travaux.				Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
EDIFICES PUBLICS.						
Nouvelle-Ecosse.						
Amherst	Bureau de Poste	Fourniture de la houille	—Bit. p. ton.	Maritime Coal R. & P. Company		3 90
Annapolis	"	"	"	G. A. Hawkesworth		5 55
Antigonish	"	"	"	Acadia Coal Company		4 00
Arichat	"	"	—Anth., nut, p. ton	C. P. Terrio		8 75
Baddeck	"	"	—Bit., p. ton.	A. G. McDonald		4 80
Bridgewater	"	"	"	Intercolonial Coal Mining Co		4 80
Canso	"	"	—Anth., egg, p. ton	A. N. Whitman & Son		7 75
"	"	"	—Bit., p. ton.	A. N. Whitman & Son		5 50
Dartmouth	"	"	"	S. Cunard & Company		4 00
Digby	"	"	"	E. L. Fisher		4 90
Glace Bay	"	"	"	L. D. Currie		3 70
Guysborough	"	"	"	Angus McDonald		7 00
Halifax	"	"	"	S. Cunard & Company		4 00
"	Nouvelle Douane	"	"	S. Cunard & Company		4 00
"	Bâtisse d'immigration	"	"	H. D. MacKenzie & Company		4 00
"	Hôpital de détention	"	"	Acadia Coal Company		4 00
Inverness	Bureau de poste	"	"	Inverness R'y & Coal Company		3 40
Kentville	" &c	"	"	Minudie Coal Company		5 40
"	"	"	—Anth., p. t.	C. L. Dodge		9 50
Liverpool	"	"	—Bit. p.ton.	F.W.Hatt		4 00
Lunenburg	"	"	—Anth., nut, p. ton	A. & H. Anderson		4 50
"	"	"	Anth., fourn., p. ton	A. & H. Anderson		9 00
New Glasgow	"	"	Bit., p. ton.—	Acadia Coal Company		9 00
North Sydney	"	"	"	J. J. Dooley		4 00
"	Bureau d'immigration	"	"	J. J. Dooley		3 50
Parrsboro	Bureau de poste	"	"	W. J. Burn		3 50
Pictou	Douane	"	"	Intercolonial Coal Mining Company		4 40
"	Bureau de poste	"	"	Intercolonial Coal Mining Company		4 00
Shelburne	"	"	"	Jos. McGill		4 00
"	"	"	—Anth., nut, p. ton	Jos.McGill		4 98
						7 75

Springhill	"	"	Bit., p. ton.—	Dominion Coal Company	4 00
Sydney	"	"	"	Dominion Coal Company	3 50
Sydney Mines	"	"	"	Hugh C. Campbell	3 75
Truro	"	"	"	J. H. Kent & Company	4 40
Westville	"	"	"	Intercolonial Coal Mining Company	3 75
Windsor	"	"	"	F. W. Dimock	4 20
Wolfville	"	"	"	R. E. Harris & Son	5 25
Yarmouth	"	"	—Anth., egg, p. ton	L. E. Baker & Company	6 98
Ile du Prince-Edouard.					
Charlottetown	Edifice fédéral	Fourniture de la houille	—Bit., par tonne.	C. E. Full	4 70
"	Vieil édifice de la banque	"	"	Lyons & Company	4 40
"	"	"	Foyer, par tonne.	Lyons & Company	4 40
"	Ferme expérimentale	"	—Anth., egg, par tonne	Lyons & Company	7 50
"	"	"	—Bti., par tonne.	Lyons & Company	5 00
Georgetown	Bureau de poste	"	Anth., four., par tonne	Poole & Thompson	6 75
"	"	"	—Bit., par tonne.	Poole & Thompson	4 25
"	"	"	—Anth., nut, par tonne	Poole & Thompson	6 75
Montague	"	"	—Bit., par tonne.	Poole & Thompson	4 25
"	"	"	—Anth., egg, par tonne	Poole & Thompson	675
Souris	"	"	—Anth., egg, par tonne	Lyons & Company	8 40
"	"	"	—Anth,. nut, par tonne	Lyons & Company	8 40
Summerside	"	"	—Anth., egg, par tonne	R. T. Holman	6 50
"	"	"	—Bit., par tonne.	R.T. Holman	4 35
Nouveau-Brunswick.					
Bathurst	Bureau de poste	Fourniture de la houille	—Anth., egg, par tonne	Rogers & Melvin	10 00
Campbellton	"	"	—Bit., par tonne.	R. K. Shives	5 25
"	Edifice public	Aménagement		Edward Bates	24 avril 1912... 2,300 00
Chatham	Bureau de poste	Fourniture de la houille	—Bit., par tonne.	The Stothart Mercantile Co., Ltd	5 25
Dalhousie	"	"		( )	5 00
"	"	"		( )	4 00
Fairville	"	"	—Bit., par tonne.	C. E. Colwell	500
"	"	Aménagement		J. T. Schell Company	19 août 1912... 1,143 00
Fredericton	"	Fourniture de la houille	—Anth., egg, par tonne	A. H. Vanwart	8 50
"	"	"	—Anth., nut, par tonne	A. H. Vanwart	8 50
Grand Falls	"	"	—Bit., par tonne.	G. M. Taylor	8 75
"	Edifice public	Aménagement		J. T. Schell Company	4 avril 1912... 1,715 00
Hillsborough	Bureau de poste	Aménagement		J. T. Schell Company	19 juillet 1912.. 1,041 00

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
EDIFICES PUBLICS.—*Suite.*			$ c.
Nouveau-Brunswick.—Suite.			
Marysville.....Bureau de poste.....Fourniture de la houille—Anth., poêle, par tonne....	A. H. Vanwart.....	.....	9 50
Moncton..... " ..... " —Bit., par tonne.	Minudie Coal Company.....	.....	4 85
Newcastle..... " ..... " " ..	The Stothart Mercantile Co., Ltd.....	.....	5 25
" ..... " ..... " —Anth., four., par tonne....	The Stothart Mercantile Co., Ltd.....	.....	7 25
Richibucto..... " ..... " —Anth., egg, par tonne.....	W. E. Forbes.....	.....	8 20
" ..... " ..... " —Anth., nut, par tonne.....	W. E. Forbes.....	.....	8 20
St-Jean..... " ..... " —Anth., four., par tonne....	R. P. & W. F. Starr.....	.....	7 25
" ..... " ..... " —Anth., poêle, par tonne....	R. P. & W. F. Starr.....	.....	7 60
" ..... " ..... " —Bit., par tonne.	R. P. & W. F. Starr.....	.....	4 00
" .....Douane..... " —Anth., four., par tonne....	R. P. & W. F. Starr.....	.....	7 25
" ..... " ..... " —Bit., par tonne.	R. P. & W. F. Starr.....	.....	4 00
St-Jean.....Bâtisse d'immigration Fourniture de la houille.—Bit., par tonne..	R. P. & W. F. Starr.....	.....	4 00
" .....Douane..... " —Anth., nut, par tonne.....	J. S. Gibson & Company.....	.....	9 00
" .....Banque d'épargnes.... " —Anth., egg, par tonne.....	J. S. Gibson & Company.....	.....	7 25
" ..... " .... " —Anth., nut, par tonne.....	J. S. Gibson & Company.....	.....	7 50
" .....Bâtisse d'immigration " —Anth., four. par tonne.....	J. S. McGivern.....	.....	8 00
" ..... " " —Anth., nut, par tonne.....	J. S. McGivern.....	.....	8 25
" .....Station de la quarantaine.....Construction de deux maisons pour le batelier et l'assist-gardien.....	John A. Adams.....	21 déc. 1912...	8,450 00
" .....Station de la quarantaine.....Construction de la résidence du bactériologiste.....	J. E. Kane & W. T. Ring.....	21 déc. 1912..	8,392 00
" .....Station de la quarantaine.....Construction du laboratoire.....	J. E. Kane & W. T. Ring.....	21 déc. 1912..	5,950 00

"	Edifice du bureau de poste	Construction de	Rhodes, Curry Co., Ltd	3 fév. 1913	381,850 00
" ouest	Bureau de poste	Fourniture de la houille—Anth., poêle, par tonne	C. E. Colwell		7 50
St. Stephen	"	" —Anth., poêle, par tonne	W. C. Purvis		7 50
Sussex	"	" —Anth., egg, par tonne	T. B. Brown		8 75
"	"	" —Anth., nut, par tonne	T. B. Brown		8 75
Tracadie, Lazaret.	"	" —Anth., egg, par tonne	The Stothart Mercantile Co., Ltd		9 25
" "	"	" —Bit., par tonne	The Stothart Mercantile Co., Ltd		7 25
" "	"	Construction de la résidence du médecin.	George Eddy Co., Ltd	15 oct. 1912	7,000 00
Woodstock	Bureau de poste	Fourniture de la houille—Anth., four., par tonne	H. E. Burtt		9 00
	Québec.				
Actonvale	Bureau de poste	Fourniture de la houille—Anth., par tonne	V. J. Mongeau		9 25
Arthabasca	"	" —Anth., egg, par tonne	J. B. Ouellet		10 25
"	"	Aménagement	Paquet & Godbout	1er mai 1912	970 00
Aylmer	"	Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne	Aylmer Coal & Supply Co., Ltd		7 50
"	"	" —Anth., nut, par tonne	Aylmer Coal Supply Co., Ltd		7 75
Berthierville	"	" —Anth., poêle, par tonne	F. O. Lamarche		8 75
Buckingham	Edifice public	" —Anth., four., par par tonne	The Traders Company		7 75
Chicoutimi	"	" —Anth., egg, par tonne	Côté, Boivin & Cie, incorp		9 00
Coaticook	Bureau de poste	" —Anth., egg, par tonne	H. C. Webster & Son		7 40
"	"	" —Anth., nut, par tonne	H. C. Webster & Son		7 40
Cookshire	"	" —Anth., poêle, par tonne	Ephrem Archambault		8 50
Drummondville	"	" —Anth., poêle, par tonne	Allen & Matthews		7 00
Dundee	Douane	" —Anth., egg, par tonne	A. B. Comeau		7 75
Farnham	Bureau de poste	" —Anth., egg, par tonne	Chas. Art. Boulanger		8 75
Fraserville	"	" —Anth., egg, par tonne	Phoenix & Vandal		7 25
Granby	"	"			
Grosse-Isle	Station de la quarantaine	Construction de l'édifice du laboratoire	The Mount Royal Construction, Ltd	28 mai 1912	4,240 00

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			
Québec—Suite.			$ c.
" ....Station de la quarantaine.....Construction de l'édifice du Cottage des infirmiers.....	The Mount Royal Construction, Ltd.....	28 mai 1912....	5,760 00
" ....Station de la quarantaine.....Construction de la bâtisse de détention des passagers de 1re classe.....	Joseph Gosselin.....	20 juin 1912....	24,500 00
Hochelaga.....Bureau de poste.....Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne.....	Geo. Hall Coal Co., Ltd.....	.....	7 50
" ..... " ..... " —Anth., nut, par tonne.....	Geo. Hall Coal Co., Ltd.....	.....	7 75
Hull..... " ..... " —Anth., egg, par tonne.....	Hull Coal Company.....	.....	7 40
Iberville..... " ..... " —Anth.,four., par tonne.....	John Donaghy.....	.....	6 35
Joliette..... " ..... " —Anth., egg, par tonne.....	Georges Carrier.....	.....	6 65
Knowlton..... " ..... " —Anth., forurn., par tonne....	L. H. Pibus.....	.....	8 00
Lachine..... " ..... " —Anth., poêle, par tonne....	Martin Cie, Ltée.....	.....	7 25
" ..... " .....Changements au.....	François Dufresne.....	5 oct. 1912....	3,450 00
Lachute..... " .....Fourniture de la houille—Anth., four., par tonne....	J. D. Campbell.....	.....	8 00
Laprairie..... " ..... " —Anth., poêle, par tonne....	Emery Brossard.....	.....	8 00
" ..... " ..... " —Anth., nut, par tonne.....	Emery Brossard.....	.....	8 00
L'Assomption..... " ..... " —Anth., egg, par tonne.....	Chas. Courtois.....	.....	8 15
Lévis..... " ..... " —Anth., egg, par tonne.....	J. T. Fournier.....	.....	7 90
Longueuil..... " ..... " —Anth., egg, par tonne.....	C. F. Dennicourt.....	.....	7 00
Magog..... " ..... " —Anth., four., par tonne....	F. B. Mullin.....	.....	7 20
Marieville..... " et douane.Aménagement.....	J. T. Schell Company.....	15 avril 1912...	1,455 00

"	"	Fourniture de la houille—Anth., poêle, par tonne	W. E. Poulin		7 25
"	"	" —Anth., nut, par tonne	W. E. Poulin		7 50
Mégantic	"	" —Anth., egg, par tonne	Cie d'Eclairage du Lac Mégantic		9 00
"	"	Aménagement	Paquet & Godbout	16 avril 1912	1,114 00
Montmagny	"	Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne	Boulanger		11 00
Montréal	Entrepôt de vérification	Construction de l'	P. Lyall & Sons Construction Co., Ltd	15 oct. 1912	999,000 00
"	Addition à l'entrepôt des colis en douane		Antoine Kelly	24 oct. 1912	6,391 00
"	Hôpital de détention	Construction de l'	C. E. Deakin	3 janv. 1913	75,400 00
"	Edifice du Revenu de l'Intérieur	Eclairage électrique	Montreal Light, Heat & Power Co	20 fév. 1913, 5 ans	0 06 par kilowatt-heure.
"	Bur. de l'ing. de district	Armoires métalliques	Eclipse M'f'g Co., Ltd	14 fév. 1913	974 00
"	Douane	Fourniture de la houille—Anth., four., par tonne	Geo. Hall Coal Co., Ltd		7 25
"	"	" —Anth., four., par tonne	The Merchants Coal Co., Ltd		7 25
"	"	" —Anth., four., par tonne	Andrew Baile		7 25
"	Entrepôt de vérification	" —Bit., par tonne	Geo. Hall Coal Co., Ltd		4 00
"	Bureau des messageries	" —Anth., egg, par tonne	J. O. Labrecque et Compagnie		7 25
"	Bureau de poste, station «B»	" —Anth., egg, par tonne	Farquhar Robertson, Ltd		7 75
"	Bureau de poste, station «C»	" —Anth., egg, par tonne	J. O. Labrecque et Compagnie		7 25
"	Bureau de poste, station «D»	" —Anth., egg, par tonne	J. O. Labrecque et Compagnie		7 25
"	Edifice du revenu	" —Anth., egg, par tonne	J. O. Labrecque et Compagnie		7 25
"	Bâtisse d'immigration	" —Anth., poêle, par tonne	J. O. Labrecque et Compagnie		7 25
"	"	" —Anth., poêle, par tonne	J. O. Labrecque et Compagnie		7 25
Nicolet	Bureau de poste	" —Anth., egg, par tonne	Julien Courteau		7 50
Pierreville	"	" —Anth., poêle, par tonne	Shooner & Company		7 40
"	"	" —Anth., egg, par tonne	Shooner & Company		7 40

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*					$ c.
Québec—Suite.					
Plessisville	Bureau de poste	Fourniture de la houille—Anth., fourn., par tonne	La Fonderie de Plessisville		9 50
Québec	Bureau des mesureurs de bois	" —Anth., fourn., par tonne	The Canadian Import Co.		7 95
"	Douane	" —Anth., fourn., par tonne	The Canadian Import Co.		7 95
Québec	Agence de la marine	Fourniture de la houille—Anth., fourn., par tonne	The Canadian Import Company		8 05
"	"	" —Anth., poële, par tonne	The Canadian Import Company		8 05
"	Entrepôt de vérification	" —Anth., fourn., par tonne	The Canadian Import Company		7 95
"	Bâtisse d'immigration	" —Anth., egg, par tonne	The Canadian Import Company		8 05
"	"	" —Anth., poêle, par tonne	The Canadian Import Company		8 05
"	Hôpital des immigrés.	" —Anth., egg, par tonne	The Canadian Import Company		8 35
"	"	" —Anth., poêle, par tonne	The Canadian Import Company		8 35
"	Bureau de poste	" —Anth., fourn., par tonne	The Canadian Import Company		8 00
"	"	" —Anth., nut, par tonne	The Canadian Import Company		8 00
"	Quart. du Gouv. gén'l.	" —Anth., fourn., par tonne	The Canadian Import Company		8 35
"	"	" —Anth., fourn., par tonne	The Canadian Import Company		8 35
"	Bureau des poids et mesures	" —Anth., egg, par tonne	The Canadian Import Company		7 95
"	(St-Roch). Bureau de poste	" —Anth., fourn., par tonne	The Canabian Import Company		7 95
"	"	Addition et changements au	Louis Boivin	3 mars 1913	385,000 00

Richmond	"	Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne	S. F. Desmarais Compagnie		6 80
Rigaud	"	" —Anth., egg, par tonne	Chevrier Frères		8 00
"	"	Aménagement	J. T. Schell Company	5 sept. 1912	1,487 00
Rimouski	"	Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne	E. G. Lepage		8 60
Roberval	"	" —Anth., egg, par tonne	Côté, Boivin et Compagnie		9 00
Rock-Island	"	" —Anth., egg, par tonne	C. H. Kathan		
"	"	Aménagement	J. T. Schell Company	2 janv. 1913	1,885 00
Shawinigan-Falls	"	Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne	C. H. Flamand		8 00
Sherbrooke	"	" —Anth., egg, par tonne	La Cie Coderre & Cie		6 85
Sorel	"	" —Anth., egg, par tonne	J. B. Gagné & Fils		7 75
St-Henri (Montréal)	"	" —Anth., egg, par tonne	Geo. Hall Coal Co. Ltd		7 50
St-Hyacinthe	"	" —Anth., egg, par tonne	Demers & Cooney		7 25
"	Revenu de l'Intérieur	" —Anth., egg, par tonne	Demers & Cooney		7 25
St-Jérôme	Bureau de poste	" —Anth., fourn., par tonne	Jos. Damase Fournelle		7 75
St-Jean, vieux	"	" —Anth., egg, par tonne	John Donaghy		6 20
" nouveau	"	" —Anth., egg, par tonne	John Donaghy		6 20
" "	"	" —Anth., poêle, par tonne	John Donaghy		6 20
St-Louis du Mile-End	"	" —Anth., egg, par tonne	Geo. Hall Coal Co. Ltd		7 50
Ste-Thérèse	Edifice public	Construction d'un	J. B. Lalonde & O. B. Lafleur & Fils	4 fév. 1913	18,450 00
Terrebonne	Bureau de poste	Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne	Calixte Gauvreau		7 75
Thetford-Mines	"	" —Anth., egg, par tonne	Al;phonse Blais		7 75 ou plus
"	Edifice public	Pose des fils électriques et aménagement.	The Sayer Electric Company	29 nov. 1912	1,022 65
Trois-Rivières	Bureau de poste	Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne	ZéPhirin Marchand1&1Fils		7 00
Valleyfield	"	" —Anth., egg, par tonne	N. Langevin		7 25
Victoriaville	"	" —Anth., egg, par tonne	Octave Gaudet		8 00
	Ontario.				
Alexandria	Bureau de poste	Fourniture de la houille—Anth., fourn., par tonne	Angus McDonald		6 90

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ c.
Ontario—Suite.			
Almonte..... " ..... " —Anth., fourn., par tonne....	T. R. White.....	.....	6 90
" ..... " ..... " —Anth., nut, par tonne.....	T. R. White.....	.....	7 35
" ..... " .....Horloge de la tour.....	A. C. Gilmour.....	15 mars 1913..	1,530 00
Amherstburg..... " .....Fourniture de la houille—Anth., fourn., par tonne....	Falss Bros.....	.....	7 25
Arnprior..... " ..... " —Anth., fourn., par tonne....	R. C. Drysdale.....	.....	7 75
Ahtens..... " .....Aménagement intérieur.....	J. T. Schell Co.....	27 mars 1913..	1,123 00
" ..... " .....Fourniture de la houille			
Barrie.....Edifice public.....Changements et addition à l'.....	W. A. Tom.....	2 nov. 1912...	19,655 00
" .....Bureau de poste.....Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne.....	The Sargeant Company.....	.....	7 45
Belleville..... " ..... " —Anth., poêle, par tonne....	N. Allen.....	.....	6 93
Bowmanville..... " ..... " —Anth., poêle, par tonne....	E. W. Loscombe.....	.....	7 00
" ..... " ..... " —Anth., nut, par tonne.....	E. W. Loscombe.....	.....	7 25
Brampton..... " ..... " —Anth., poêle, par tonne....	Daniel Pratty.....	.....	7 00
Brantford..... " ..... " —Anth., egg, par tonne.....	Wilson Coal Company.....	.....	6 40
" ..... " ..... " —Anth., nut, par tonne.....	Wilson Coal Company.....	.....	6 40
" .....Edifice public.....Construction d'un.....	P. H. Secord & Sons Ltd.....	6 mars 1913...	244,308 00
Bridgeburg.....Bureau de poste.....Fourniture de la houille—Anth., fourn., par tonne....	Mrs. Isaac White.....	.....	6 50
Brockville..... " ..... " —Anth., egg, par par tonne....	W. B. Reynolds & Co.....	.....	7 25
" ..... " .....Changements et additions au.....	F. W. Clow.....	12 nov. 1912...	1,450 00
Carleton-Place.... " .....Horloge de la tour.....	Wm. Pattie.....	13 déc. 1912...	1,485 00
" .... " .....Fourniture de la houille—Anth., fourn., par tonne....	Taylor Bros.....	.....	7 48
Chatham..... " ..... " —Anth., egg, par tonne.....	A. R. Crowe.....	.....	6 75

Chezley	Edifice public	Construction d'un	H. T. Gilpin & J. V. Gilpin	3 avril 1912	19,795 00
Clinton	"	Fourniture de la houille—Anth., fourn., par tonne	Arthur Forbes		7 50
"	"	" —Anth., nut, par tonne	Arthur Forbes		7 75
Cobourg	"	" —Anth., fourn., par tonne	G. W. Plunkett		7 25
Cornwall	"	" —Anth., egg, par tonne	A. F. Mulhern & Co		6 93
Deseronto	"	" —Anth., fourn., par tonne	The Rathbun Co		7 35
Dresden	"	" —Anth., egg, par tonne	Garnet Wells		8 50
"	"	" —Anth., nut, par tonne	Garnet Wlels		9 00
"	"	Aménagement	The Oshawa Interior Fittings Co	17 juillet 1912	723 00
Dundas	"	Fourniture de la houille—Anth., nut, par tonne	Woodhouse & Company		7 20
"	Bureau de poste et douane	Aménagement	The Berlin Interior Hardwood Co., Ltd	13 mars 1913	1,573 00
Elora	Bureau de poste	Fourniture de la houille—Anth., poêle, par tonne	C. Fidher		7 10
Essex	"	" —Anth., egg, par tonne	J. A. Coulter		7 50
"	"	" —Anth., nut, par tonne	J. A. Coulter		7 75
"	" et douane	Aménagement	The Berlin Interior Hardwood Co. Ltd	17 juin 1912	1,240 00
Fort-William	Bureau de poste	Fourniture de la houille—Anth., fourn., par tonne	James Murphy		7 50
Fergus	"	" —Anth., poêle, par tonne	W. H. Pritchard		7 45
Galt	"	" —Anht., poêle, par tonne	J. D. Burns		6 89
Gananoque	"	" —Anth., poêle, par tonne	Taylor & Greene C. & S. Company		6 95
"	Douane	" —Anth., egg, par tonne	Taylor & Greene C. & S. Company		6 95
"	"	" —Bit., par tonne.	Taylor & Greene C. & S. Company		4 85
"	Edifice public	Construction d'un	E. A. Bleakney	23 août 1912	29,973 00
Glencoe	Bureau de poste	Fourniture de la houille—Anth., fourn., par tonne	Huston & Company		6 74
"	"	" —Anth., nut, par tonne	Huston & Company		6 99
Goderich	"	" —Anth., egg, par tonne	H. J. A. MacEwan		8 00
"	"	" —Anth., nut, par tonne	H. J. A. MacEwan		8 25
Grimsby	Edifice public	Construction d'un	E. A. Bleakney	9 janv. 1913	19,973 00
Guelph	Bureau de poste	Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne	The Cloepfer Coal Company		6 88

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ cts.
Ontario—Suite.			
Guelph.....Bureau de poste.....Aménagement	J. T. Schell Company	19 juillet 1912.	1,109 00
Hamilton..... " .....Fourniture de la houille—Anth., fourn., par tonne	Thomas Myles & Son		6 23
" .....Entrepôt de vérification..... " —Anth., egg, par tonne	Thomas Myles & Son		6 23
" .....Bureau des poids et mesures et du gaz... " —Anth., egg, par tonne	Thomas Myles & Son		6 23
Harriston.....Bureau de poste, etc.. " —Anth., nut, par tonne	John Howes		9 00
" ..... " ..Aménagement intérieur	J. T. Schell Company	25 avril 1913...	1,213 00
Hawkesbury.....Bureau de poste.....Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne	F. H. Berthiaume		8 00
Ingersoll..... " ..... " —Anth., egg, par tonne	Scott & Daniels		7 75
" ..... " ..... " —Bit., par tonne	Scott & Daniels		7 50
Kemptville.....Edifice public.....Construction d'un	The Dominion Concrete Co., Ltd..	21 août 1912,..	18,000 00
Kenora.....Bureau de poste.....Fourniture de la houille—Anth., fourn., par tonne	Windatt & Company		9 95
Kincardine..... " ..... " —Anth., fourn., par tonne	J. W. Wilson		7 20
" ..... " ..... " —Anth., nut, par tonne	J. W. Wilson		7 40
Kingston..... " ..... " —Anth., egg, par tonne	S. Anglin & Co		7 40
" ..... " ..... " —Anth., nut, par tonne	S. Anglin & Co		7 40
" .....Douane..... " —Anth., egg, par tonne	S. Anglin & Co		7 40
" ..... " ..... " —Anth., nut, par tonne	S. Anglin & Co		7 40
" .....Revenu de l'Intérieur. " —Anth., egg, par tonne	S. Anglin & Co		7 40
" ..... " " —Anth., nut, par tonne	S. Anglin & Co		7 40

Leamington	Bureau de poste	"	—Anth., fourn., par tonne	Ed. Smith		7 50
Lindsay	"	"	—Anth., egg, par tonne	The Baker Lumber Company		8 00
"	"	"	—Anth., nut, par tonne	The Baker Lumber Company		8 25
"	"	"	—Anth., egg, par tonne	Flavelles Ltd		8 00
"	"	"	—Anth., nut, par tonne	Flavelles Ltd		8 25
Listowel	"	"	—Anth., egg, par tonne	John C. Hay & Son		8 00
"	"	"	—Anth., nut, par tonne	John C. Hay & Son		8 25
"	Bureau de poste, douane et Revenu de l'Intérieur	Aménagement		The Berlin Interior Hardwood Co., Ltd	17 juin 1912	2,125 00
London	Bureau de poste	Fourniture de la houille	—Anth., fourn., par tonne	Chantler Bros		6 90
"	Douane	"	—Anth., egg, par tonne	Chantler Bros		6 90
"	"	"	—Bit., par tonne	Chantler Bros		6 00
Markham	Bureau de poste	"	—Anth., poêle, par tonne	Robert Walsh		7 30
Midland	Edifice public	Construction d'un		E. A. Bleakney	9 janv. 1913	47,500 00
Mitchell	Bureau de poste	Fourniture de la houille	—Anth., egg, par tonne	M. C. Dale		8 00
"	"	"	—Anth., nut, par tonne	M. C. Dale		8 25
"	Edifice public	Aménagement		J. T. Schell Company	7 oct. 1912	1,531 00
Mount-Forest	Bureau de poste	Aménagemet		J. T. Schell Company	19 juillet 1912	985 00
"	"	Fourniture de la houille	—Anth., fourn., par tonne	T. E. Tanugay		8 00
Napanee	"	"	—Anth., poêle, par tonne	P. Gleeson		7 25
"	"	"	—Anth., nut, par tonne	P. Gleeson		7 50
Niagara-Falls	"	"	—Anth., fourn., par tonne	J. E. Hutchings & Co		5 66
"	"	"	—Anth., nut, par tonne	J. E. Hutchings & Co		6 15
"	Arsenal	Travaux aux terrains et chaussée		A. B. Robertson	9 oct. 1912	4,680 00
"	"	Aménagement		A. B. Robertson	14 nov. 1912	5,690 00
North-Bay	Bureau de poste	Fourniture de la houille	—Anth., egg, par tonne	North Bay Fuel Company		7 80
Ontario	Bureau de poste en général	Fourniture de casiers de triage		J. T. Schell Company	23 juillet 1912	1,475 00
"	Bureaux de poste en général	"	"	The Berlin Interior Hardwood Co., Ltd	19 août 1912	1,911 00
"	Bureaux de poste en général	"	"	J. T. Schell Company	18 déc. 1912	2,991 00

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			
Ontario—Suite.			
Ontario.....Bureaux de poste en général.....Fourniture de boîtes pour la distribution des lettres.....	The Burton & Baldwin M'f'g Co., Ltd.....	19 déc. 1912...	620 00
" .....Bureaux de poste en général.....Fourniture de 500 boîtes pour la distribution rurale de la malle.....	The Berlin Interior Hardwood Co., Ltd.....	6 janv. 1913.	16 50 p. casier.
Orangeville.....Bureau de poste.....Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne.....	C. C. G. Hannah.....	.....	7 25
" ..... " ..... " —Anth., nut, par tonne.....	C. C. G. Hannah.....	.....	7 25
Orillia..... " ..... " —Anth., egg, par tonne.....	J. R. Eaton & Son.....	.....	7 65
" ..... " ..... " —Anth., nut, par tonne.....	J. R. Eaton & Son.....	.....	7 90
Oshawa..... " ..... " —Anth., poële, par tonne....	J. H. Downey & Co.....	.....	7 10
" ..... " ..... " —Anth., nut, par tonne.....	J. H. Downey & Co.....	.....	7 10
" .....Edifice public.....Changements et additions à l'.....	S. F. Whitham.....	20 fév. 1913....	5,194 00
Ottawa.....Ferme expérimentale..Fourniture de la houille—Anth., fourn., par tonne....	The C. C. Ray Co.....	.....	7 20
" ..... " .. " —Anth., egg, par tonne.....	The C. C. Ray Co.....	.....	7 40
" ..... " .. " —Anth., nut, par tonne.....	The C. C. Ray Co.....	.....	7 60
" ..... " .. " —Anth., poêle, par tonne....	The C. C. Ray Co.....	.....	7 40
" .....Observatoire..... " —Anth., fourn., par tonne....	The C. C. Ray Co.....	.....	.....
" .....Musée (rue Sussex)....Fourniture des matériaux pour la pose des fils électriques pour l'éclairage, etc..	H. H. Bertschinger.....	3 avril 1912...	5,063 44
" .....Musée Victoria.....43 casiers métalliques pour le.....	Library Bureau of Canada, Ltd.....	19 avril 1912...	20,780 00
" .....Edifices publics.....Fourniture de la houille.....	John Heney & Son, Ltd.....	3 mai 1912....	Liste des prix.
" .....Annexe de l'édifice de l'est.....Fourniture des matériaux pour la pose d'un appareil d'éclairage électrique.....	W. R. McCallum.....	20 mai 1912....	9,449 00

"	Fourniture de 150 armoires à casiers pour les ministères		Office Specialty M'f'g. Co., Ltd	31 mai 1912	$30,00 par arm.
"	Edifice de l'essai des combustibles	Addition et changements à l'	A. G. Marshall	27 juin 1912	28,100 00
"	Rideau Hall salle du jeu de Tennis	Allonge de la	A. G. Marshall	27 juin 1912	7,625 00
"	Edifices publics	Fourniture et livraison de la houille	John Heney & Son, Ltd	29 juin 1912	Liste des prix
"	Terrains du Parl. et du Parc de la Cote Major	Fourniture de bulbes pour les plantes du printemps de 1913	Dupuis & Fergueson	13 août 1912	Liste des prix.
"	Annexe de l'éd. de l'Est	Lambris des voûtes, des vestibules, etc.	The Goldie & McCulloch Co. Ltd	30 août 1912	85,736 00
"	Musée Victoria,	Armoires métalliques dans la chambre de dessin	Office Specialty M'f'g. Co. Ltd.,	4 sept. 1912	5,895 00
"	Dept. des Mines—Division de l'arpentage Géologique	Armoires métalliques pour le	Office Specialty M'f'g. Co., Ltd	6 sept, 1912	4,692 00
"	Annexe de l'édifice de l'Est	Chambre des chaudières	Doran & Devlin	23, sept. 1912.	9,000 000
"	Observatoire royal	Construction de cabines pour la marque de l'azimuth et du camera stellaire	A. G. Marshall	23 sept. 1912	11,600 00
"	Parc de la Côte du Major	Installation de l'éclairage électrique	J. Geo. Gravelle & Co	28 sept. 1912	3,617 00
"	Ferme expérimen	Laboratoire no. 1—Addition et changements au	R. Taylor & J. Lackey	12 nov. 1912	12,860 00
"	Edifices publics	Approvisionnement de la glace	George E. Kingsbury	12 nov. 1912	0·20c. par 100 liv.
Owen-Sound	Bureau de poste	Fourniture de la houille,—Anth., egg, par tonne	Davis, Smith & Malone Co.		7 25
Paris	Edifice public	Changements et additions à l'	James Sinclair	17 janv. 1913.	11,500 00
"	Bureau de poste	Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne	Geo. E. Taylor		7 25
"	"	" —Anth., poêle, par tonne	Geo. E. Taylor		7 25
Parkill	"	" —Anth., poêle par tonne	W. H. Mark		7 00
"	"	" —Anth., nut, par	Wm Tracy		7 00
Pembroke	"	" —Anth., egg, par tonne	Dunlop & Company		8 50
"	"	" —Anth., nut, par tonne	Dunlop & Company		8 75
"	Edifice public	Addition et changement à l'	Wm Beatty	1 oct. 1912	16,750 00
Peterborough	Bureau de poste	Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne	The Ontario Coal Co		7 70
"	"	" —Anth., egg, par tonne	J. A. E. Fitzgerald		7 70
"	Douane	" —Anth., poêle, par tonne	The Peterborough Fuel & Coal Co		7 70
"	Bureau de poste	Aménagement	J. T. Schell Company	26 déc. 1912.	4,201 00
Pictoin	"	Fourniture de la houille—Anth., poêle,			
"	"	" —Anth., nut, par tonne	Hepburn Bros		7 50

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—(*suite*)			$ c.
Ontario—Suite.			
Port-Arthur..... " ..... " —Anth., fourn., par tonne....	Louis Walsh Coal Company.....	.....	7 40
" ..... " ..... " —Anth., fourn., par tonne....	Lois Walsh Coal Company.....	.....	7 65
Port-Colborne.... " .....Aménagement.....	A. E. Augustine.....	10 mai. 1912.	375 00
Port-Hope.....Bureau de poste.....Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne.....	E. Brown & Company.....	.....	7 40
" ..... " ..... " —Anth., nut, par tonne.....	E. Brown & Company.....	.....	7 65
" .....Edifice public.....Aménagement intérieur.....	J. T. Schell Company.....	13 nov. 1912...	4,939 00
Port-Perry.....Bureau de poste.....Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne.....	J. H. Downey & Company.....	.....	6 90
" ..... " ..... " —Anth., nut, par tonne.....	J. H. Downey & Company.....	.....	7 10
" .....Edifice public.....Aménagement intérieur.....	The Berlin Interior Hardwood Co., Ltd.....	28 fév. 1913....	990 00
Prescott.....Bureau de poste.....Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne.....	James Buckley.....	.....	6 10
" .....Douane..... " —Anth., egg, par tonne.....	James Buckley.....	.....	6 10
Renfrew.....Bureau de poste..... " —Anth., egg, par tonne.....	Jas. Ward.....	.....	8 00
" ..... " ..... " —Anth., nut, par tonne.....	Jas. Ward.....	.....	8 20
" ..... " .....Horloge de la tour.....	J. M. Roberts.....	15 mars 1913...	1,539 00
Sandwich..... " .....Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne.....	A. G. Hutchison.....	.....	7 40
Sarnia..... " ..... " —Anth., egg, par tonne.....	W. A. Brown.....	.....	7 20
Sault Ste-Marie... " ..... " —Anth., egg, par tonne.....	The Sault Ste-Marie Coal Co.....	.....	8 25
" ..Edifice public.....Changements et additions à la tour.....	D. Jannison & Son.....	19 oct. 1912....	3,950 00
" ..Peinturage et nettoyage, etc., à l'édifice public.....	E. T. Grant.....	26 nov. 1912....	1,550 00
Seaforth.....Bureau de poste.....Aménagement.....	J. T. Schell Company.....	19 juillet 1912..	1,829 00
Smiths-Falls..... " .....Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne.....	A. Foster.....	.....	7 25

"	....	"	.....	"	—Anth., nut, par tonne.....	Thos. Graham.....	.....	7 75
Stratford.....		"	.....	"	—Anth., egg, par tonne.....	Andrew Johnston & Company.....	.....	6 90
Strathroy.....		"	.....	"	—Anth., poêle, par tonne....	R. R. Pencombi.....	.....	7 00
"	.....	"	.....	"	—Anth., nut, par tonne.....	R. M. Pencombi.....	.....	7 25
Ste.-Catherine....	Edifice public.....				Installation de l'éclairage électrique.....	The Barratt Electric Co.....	23 oct. 1912....	1,198 00
St.-Marys.....	Bureau de poste.....				Fourniture de la houille—Anth., fourn., par tonne....	J. D. Martin.....	.....	6 95
"	.....	"	.....	"	—Anth., nut, par tonne.....	Dunsmith & Thompson.....	.....	7 25
St.-Thomas.....		"	.....	"	—Anth., egg, par tonne.....	M. Scarrow & Company.....	.....	6 95
Tilbury.....		"	et douane.....		Aménagement.....	The S. Hadley Lumber Co. Ltd.....	23 déc. 1912...	1,250 00
Tilsonburg.....	Bureau de poste et				Aménagement.....	J. T. Schell Company.....	5 sept. 1912...	2,141 00
Toronto.....	Douane.....				Fourniture de la houille—Anth., foyer, par tonne....	P. Burns & Company.....	.....	6 00
"	.....	"	.....	"	—Anth., nut, par tonne.....	P. Burns & Company.....	.....	7 25
"	.....	"	.....	"	—Bit., par tonne.	The Connell Anthracite Mining Co.....	.....	4 75
"	.....	Entrepôt de vérificat..		"	—Anth., nut, par tonne.....	P. Burns & Company.....	.....	6 75
"	.....	"	....	"	—Bit., par tonne.	The Connell Anthracite Mining Co.....	.....	4 75
"	.....	Bureau de poste.....		"	—Anth., foyer, par tonne....	P. Burns & Company.....	.....	6 75
"	.....	"	.....	"	—Anth., nut, par tonne.....	P. Burns & Company.....	.....	7 25
"	.....	Station postale «C»...			Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne.....	P. Burns & Company.....	.....	7 00
"	.....	"	....	"	—Anth., nut, par tonne.....	P. Burns & Company.....	.....	7 25
"	.....	"	....	"	—Anth., egg, par tonne.....	P. Burns & Company.....	.....	7 00
"	.....	"	«F»..	"	—Anth., nut, par tonne.....	P. Burns & Company.....	.....	7 25
"	.....	"	«D»..	"	—Anth., egg, par tonne.....	P. Burns & Company.....	.....	7 00
"	.....	Bureau du revenus....		"	—Anth., foyer, par tonne....	P. Burns & Company.....	.....	6 75
"	.....	"	....	"	—Anth., nut, par tonne.....	P. Burns & Company.....	.....	7 25
"	.....	"	....	"	—Anth., Bitum par tonne....	The Connell Anthracite Mining Co.....	.....	4 75
Trenton.....	Bureau de poste.....			"	—Anth., egg, par tonne.....	B. W. Powers & Son.....	.....	6 70
"	.....	"		"	—Anth., egg, par tonne.....	B. W. Powers & Son.....	.....	6 70

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ c.
Ontario—Fin.			
Uxbridge.....Bureau de poste.....Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne.....	J. H. Downey & Company.....	.....	6 90
" ..... " " —Anth., nut, par par tonne....	J. H. Downey & Company.....	.....	7 10
" " Aménagement intérieur.....	The Berlin Interior Hardwood Co., Ltd.....	28 fév. 1913	1,550 00
Walkerton..... " Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne.....	Alex. George.....	.....	7 50
Wallaceburg..... " " —Anth., egg, par tonne.....	( ).....	.....	.....
" " ..... " —Anth., nut par tonne.....	( ).....	.....	
Waterloo..... " " —Anth., egg, par tonne.....	Kloopfer & Company.....	.....	7 25
" ..... " " —Anth., nut, par tonne.....	Kloefer & Company.....	.....	7 50
" ..... " .....Aménagement.....	J. T. Schell Co.....	12 avril 1912.	1,591 00
Welland..... " .....Fourniture de la houille —Anth., fourn., par tonne....	S. L. Lambert.....	.....	6 50
Whithy..... " ..... " —Anth., fourn., par tonne....	J. H. Downey & Company.....	.....	6 90
" ..... " ..... " —Anth., nut, par tonne.....	J. H. Downey & Company.....	.....	7 10
Wingham..... " ..... " —Anth., fourn., par tonne....	Richardson & Rae.....	.....	6 70
" ..... " ..... " —Anth., nut, par tonne.....	Richardson & Rae.....	.....	7 85
Woodstock..... " .... " —Anth., egg., par tonne.....	B. Blair & Company.....	.....	7 25
Manitoba.			
Brandon.....Ferme expérimentale..Fourniture de la houille—Anth., poêle par tonne....	J. G. Hargrave & Company.....	.....	11 75
" ..... " " —Bit., can., par tonne.....	Barclay & O'Hara.....	.....	10 00

"	Bureau de poste	"	—Anth., egg., par tonne	Barclay & O'Hara		11 50
"	"	"	—Bit., par tonne.	Barclay & O'Hara		9 50
"	Bâtisse d'immig.	"	—Bit., par tonne.	Barclay & O'Hara		4 15
"	Etable de chev. à la ferme expérimen.	Construction d'une		The Brandon Construction Co., Ltd	2 janv. 1913	7,054 00
Dauphin	Bureau de poste	Fourniture de la houille	—Anth., egg, par tonne	Thos, Jordan		11 30
Emerson	"	"	—Anth., poêle par tonne	J. C. Hargrave & Compaany		10 50
"	"	"	Bit., can., par tonne	Chas. Whitman		8 50
"	Bâtisse d'immig	"	—Anth., par tonn	J. C. Hargrave & Company		10 50
Minnedosa	Edifice public	Construction d'un		The Brown Construction Co. Ltd	10 déc. 1912	45,500 00
Morden	"	Construction d'un		The Brown Construction Co. Ltd	13 mars 1913	34,000 00
Neepewa	Bâtisse d'immigration	Fourniture de la houille	—Anth., egg, par tonne	Windatt & Company		11 45
"	"	"	—Anth., poêle, par tonne	Windatt & Company		11 45
Portage La Prairie	Edifice public	"	—Anth., egg, par tonne	J. G. Hargrave & Company		11 15
" "	"	"	—Bit., can., par tonne	R. G. Long & Company		9 50
Selkirk	"	"	—Anth., egg, par tonne	Thos. Reid		10 75
Souris	"	"	—Bit., par tonne.	J. G. Hargrave & Company		8 53
St-Boniface	"	"	—Anth., fourn., par tonne	Pittsburg Coal Company		9 65
Winnipeg	Nouveau bureau de poste	"	—Bit., can., par tonne	Windatt & Company		6 65
"	Hôpital des immigrés. N° 3	"	—Anth., egg, par tonne	Pittsburg Coal Company		9 65
"	Vieux bureau de poste.	"	—Anth., egg, par tonne	Pittsburg Coal Company		9 65
"	Nouvel entrepôt de vérification	"	—Bit., par tonne.	Windatt & Company		6 65
"	Station postale «B»	"	—Anth., egg, par tonne	Pittsburg Coal Company		9 65
"	Salle des immg., N° 1.	"	—Anth., egg, par tonne	Pittsburg Coal Company		9 65
"	" N° 2.	"	—Anth., egg, par tonne	Pittsburg Coal Company		9 65
	Saskatchewan.					
Battleford	Bureau de poste	Eclairage électrique et aménagement		The Northwestern Electric Ltd	17 juin 1912	1,196 00
"	Bâtisse d'immigration	Fourniture de la houille	—Bit., par tonne.	J. G. Hargrave & Company		9 53
Estevan	Bureau de poste	"	—Bit. can., par tonne	Duncan Moulton Company		8 75

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ c.
Saskatchewan—Suite.			
Estevan.....Bureau de poste.....Fourniture de la houille—Lignite, par tonne.....	Duncan Moulton Company.....	.....	2 90
Gravelburg.....Bâtisse d'immigration " —Bit. can., par tonne.....	Jos. N. Beaubien.....	.....	23 30
Humboldt.....Bureaude poste,douane et Revenu de l'Intér. Aménagement.....	J. T. Schell Company.....	23 juillet 1912..	2,311 00
Indian-Head.....Pépinière—maison de pension.....Construction d'une.....	A. B. Hamilton.....	17 juin 1912...	4,960 00
" .....Ferme expérimentale..Fourniture de la houille—Bit., par tonne.	J. C. Hargrave & Company.....	.....	9 33
" ..... " .. " —Anth. can., par tonne.....	Hunter, Cantalon & Company.....	.....	12 00
" ..... " .. " —Bit. can., par tonne.....	Hunter, Cantalon & Company.....	.....	10 00
" .....Pépinière..... " —Anth., fourn., par tonne....	Hunter, Cantalon & Company.....	.....	12 00
" ..... " ..... " —Anth., poële, par tonne....	Hunter, Cantalon & Company.....	.....	12 00
" ..... " ..... " —Bit. can., par tonne.....	Hunter, Cantalon & Company.....	.....	10 00
" .....Ferme expérimentale, grange et établc....Construction d'une.....	A. B. Hamilton.....	10 oct. 1912...	33,000 00
Lloydminster.....Bureau de poste, douane, etc.....Construction d'un édifice pour.....	F. E. Healy & J. M. Piggott.....	1er avril 1912..	27,500 00
" ....Salle d'immigration...Fourniture de la houille—Bit. can., par tonne.....	James Vincent.....	.....	5 25
Maple-Creek.....Bureau de poste..... " —Anth., fourn., par tonne....	A. A. Mendey.....	.....	12 00
" ..... " ..... " —Bit. can., par tonne.....	A. A. Mendey.....	.....	8 00
Moose-Jaw.....Bureau de poste.....Fourniture de la houille—Anth., egg, par tonne.....	Hitchcock & McCullough.....	.....	12 35
" .....Bâtisse d'immigration " —Bit. can., par tonne.....	Hitcock & McCullough.....	.....	7 55
North-Portal..... " ..... " —Anth.. egg, par tonne.....	J. G. Hargrave & Company.....	.....	12 75
Régina.....Bureau de poste.....			

"	"	"	—Bit. can., par tonne	Whitman Bros		9 00
"	Terres fédérales	"	—Anth., egg, par tonne	J. C. Hargrave & Company		12 75
"	"	"	—Bit. can., par tonne	Whitman Bros		9 00
"	Bâtisse d'immigration	"	—Bit. can., par tonne	Whitman Bros		9 00
Saskatoon	Bureau de poste	"	—Anth., egg, par tonne	Windatt & Company		12 95
"	Bâtisse d'immigration	"	—Anth., poële, par tonne	Windatt & Company		12 95
Swift-Current	"	"	—Bit. can., par tonne	Moote Lumber Company		8 20
Tisdale	"	"	—			
Unity	"	"	—Bit. can., par tonne	Unity Lumber Company		6 50
Wilkin	"	"	—Bit. can., par tonne	Reliance Lumber Company		13 00
Yonkers	Bureau de poste	"	—Bit. can., par tonne	Manitou Lake Trading Company		7 00
Yorkton	"	"	—Anth., egg, par tonne	J. C. Hargrave & Company		12 65
	Alberta.					
Calgary	Bâtisse d'immigration	Construction d'une		The J. McDiarmid Company	15 juillet 1912	25,700 00
"	"	Fourniture de la houille	—Bit., par tonne	C. S. Lott		7 25
"	"	"	—Anth	C. S. Lott		9 00
"	Bureau de poste	"	—Anth., egg, par tonne	C. S. Lott		9 00
"	Entrepôt de vérification	Construction d'un		The J. McDiarmid Company	26 déc. 1912	455,000 00
Castor	Bureau d'immigration	Fourniture de la houille	—Bit., par tonne	A. D. McCormack		7 50
Edmonton	Bâtisse d'immigration	"	—Bit. can., par tonne	The Western Coal Company		4 00
"	Bureau de poste	"	—Bit. can., par tonne	The Western Coal Company		4 00
Edson	Bureau d'immigration	"	—Bit., par tonne	Arthur Highman		3 00
Entwistle	"	"	—Bit., can., par tonne			
Kerobert	"	"	—Bit. can., par tonne	Beaver Lumber Company		9 25
Lethbridge	Edifice public	Construction d'un		Navin Bros	14 sept. 1912	221,300 00
"	Bureau de poste, etc.	Fourniture de la houille	—Bit. can., par tonne	The Western Coal Company		4 50
Macleod	Douane	"	—Bit. can., par tonne	The R. H. Hilliard Agency		6 00
"	"	"	—Anth., poële, par tonne	Geo. Skedding		9 00
Medecine-Hat	Bureau de poste	"	—Bit., par tonne	J. C. Hargrave & Company		9 93

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913—*Suite.*

Travaux.			Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*					$ c.
Alberta—Suite					
Red-Deer	Edifice public	Fourniture de houille—Bit. can., par tonne	Hewson & Son		6 00
Stettler	Bureau d'immigration	"			
Strathcona	Bureau de poste	Aménagement	J. T. Schell Company	18 sept. 1912	3,917 00
"	"	Fourniture de la houille—Bit. can., par tonne	Inter-Provincial Coal Co		4 50
Vègreville	"	"			
Vermillion	Bâtisse d'immigration	" —Bit. can., par tonne	Alberta Western Lehigh Co		6 50
Viking	"	" —Anth., poêle, par tonne	Steeve Jones		5 75
Wainwright	"	" —Anth., poêle, par tonne	Wainwright Fuel Company		6 00
Weteskawin	Bureau de poste	Aménagement	J. T. Schell Company	10 janv. 1913	3,801 00
Colombie-Britannique.					
Chilliwack	Edifice public	Aménagement intérieur	Vancouver Showcase & Cabinet Works	20 nov. 1912	1,691 00
Comox	"	Construction d'un	H. J. Warwick & W. T. White	23 déc. 1912	4,975 00
Cranbrook	Bureau de poste	Aménagement	J. T. Schell Company	19 juillet 1912	3,345 00
Cumberland	Edifice public	Aménagement	J. T. Schell Company	7 oct. 1912	1,469 00
Grand-Forks	Bureau de poste, douane, etc	Aménagement	J. T. Schell Company	24 fév. 1913	3,845 00
Nanaïmo	"	Aménagement	The Berlin Interior Hardwood Co. Ltd	25 juillet 1912	2,070 00
Vancouver	"	Changements et additions à l'aménagement	Charles Francis Perry	26 août 1912	2,818 40
"	"	Casiers métalliques pour le	Office Specialty M'f'g. Co. Ltd	4 sept. 1912	6 090 00
"	Un (1) ascenseur électrique et trois (3) monte-charge pour l'entrepôt de vérification		P. E. Harris & Company, Ltd	25 janv. 1913	10,500 00
William-Head	Station de la quarantaine—Salle de récréation	Construction d'une	Edward Hunt	7 janv. 1913	3,625 00
"	Station de la quarantaine—Résidence du surintendant	Construction de la	Edward Hunt	7 janv. 1913	3,050 00

"	....Station de la quarantaine.....Addition à la bâtisse des passagers de 1re classe.....	Edward Hunt.....	7 janv. 1913...	5,584 00
"	....Station de la quarantaine.....Salle de bain pour les passagers de 1re classe.....	Edward Hunt.....	7 janv. 1913...	4,500 00

HAVRES ET RIVIÈRES

Nouvelle-Ecosse

Arnold's Cove.....	Dragage—Classe «B», par verge cube...	Alfred Hefler.....	25 sept. 1913.	0 29
Big Lorraine.....	Dragage—Classe «B», par verge cube...	Cann & McLean.....	9 mai 1912.	0 75
Carr's Brook.....Quai brise-lames.....	Construction d'un.....	Halle Bigelow.....	17 sept. 1912.	9,300 00
Cheticamp.....	Dragage—Classe «B», par verge cube...	V. T. Bartram.....	6 août 1912.	0 37½
Descouse.....	Dragage—Classe «B», par verge cube...	V. T. Bartram.....	17 juillet 1912.	0 26½
Devil's Island....Brise-lames.....	Prolongement du.....	Obed A. Ham.....	9 avril 1912.	26,984 00
East ChezzetcookBrise- lames.....	Construction d'un.....	Girroir & Sweet.....	4 mai 1912.	7,260 00
Feltzen South..... "	Construction d'un.....	Duncan L. Fraser.....	13 mars 1913.	13,800 00
Grand-Etang.....	Dragage—Classe «B», par verge cube...	V. T. Bartram.....	3 mai 1912.	0 37½
Larrys River.....	Dragage—Classe «B», par verge cube...	Atlantic Dredging Company, Ltd.....	10 mai 1912.	0 45
Petit-Bras-d'Or...Brise-lames.....	Construction d'un.....	MacNut & Landry.....	6 mai 1912.	11 800 00
Lunenburg.....	Dragage—Classe «B», par verge cube...	The W. J. Poupore Co., Ltd.....	4 mai 1912.	0 27½
Margaree, Port de.....	Dragage—Classe «B», par verge cube...	Atlantic Dredging Company, Limited.....	25 sept. 1912.	0 40
Mill Cove.....	Dragage—Classe «B», par verge cube...	The Halifax Dredging Co., Ltd.....	5 août 1912.	0 29
Petit-de-Grat.....	Dragage—Classe «B», par verge cube...	The W. J. Poupore Co., Ltd.....	9 mai 1912.	0 55
Riv. Raquette (Digby).....	Dragage—Classe «B», par verge cube...	The Dominion Dredging Company, Limited.....	18 sept. 1912.	0 27½
Rivière Bourgeois.....	Dragage—Classe «B», par verge cube...	The Coastal Dredging & Const. Co., Ltd.....	10 oct. 1912.	0 22
Seaforth.....Brise-lames.....	Construction d'un.....	The Halifax Dredging Company, Limited.....	13 déc. 1912.	17,300 00
Sydney Harbour.....	Dragage—Classe «B», par verge cube...	The Coastal Dredging & Construction Co., Ltd...	10 juillet 1912.	0 34
Trout Cove.....	Fourn. de Pin de la Virg., créosoté.....	Mackay Brothers.....	30 avril 1912.	54 75
Trout Cove (Centreville).....Nouveau brise-lames.	Construction d'un.....	Edward «R.» Reid.....	8 août 1912.	44,500 00
Weymouth, (Rivière Sissibou).....	Dragage—Classe «B», par verge cube...	The Halifax Dredging Company, Limited.....	30 sept. 1912.	0 48½
Yarmouth (Batures de Roc).....	Dragage—Classe «B», par verge cube...	The Dominion Dredging Company, Limited.....	18 sept. 1912.	0 22½

Ile du-Prince-Edouard

Naufrage Pond.....	Prolongement du brise-lames et creusage de l'entrée.....	W. H. Townnhend.....	20 juillet 1912.	6,789,00
Souris.....Brise-lames.....	Prolongement de 400 pieds du.....	Beazley Bros, Limited.....	18 oct. 1912.	143,917 00
Summerside.....	Dragage—Classe «B», par verge cube...	The Dominion Dredging Company, Limited.....	3 mai 1912.	0 35
St. Peter's Bay.....	Reconstruction et réparation de la tête du quai.....	The Annondale Lumber Co., Ltd.....	5 fév. 19123	3,993 00
Franklyn Point (North River)..Quai.....	Construction d'un.....	McEwen, Coffin & Webster.....	5 déc. 1912.	24,990 00
Vernon River.....	Dragage—Classe «B», par verbe cuge...	The Island Dredging & Construction Co.....	20 juillet 1912.	0 24

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913—*Suite.*

Travaux.		Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
HAVRES ET RIVIÈRES—*Suite.*				$ c.
Nouveau-Brunswick				
Abert'	Quai et lit pour les vaisseaux.....Construction d'un	Wm. Frank Wilson	6 janv. 1912.	14,286 00
Buctouche Beach	Dragage—Classe «B», par verge cube	Peter England	3 mai 1912.	0 36
Caraquet	Dragage—Classe «B», par verge cube	The W. J. Poupore Co., Ltd	3 mai 1912.	0 30
Castalia (Grand Manan)	Brise-lames.....Construction du	C. A. Huntley	18 mai 1912.	5,840 00
*Dalhousie	Dragage—Classe «B», par verge cube	Tenant & O'Leary	3 mai 1912.	5 00
Dalhousie (Bassin de la Traverse)	Dragage—Classe «B», par verge cube	Forthern Dredging & Construction Co., Ltd	31 oct. 1912.	8 29½
Fairhaven (Deer Island)	Tête de quai au quai public.....Construction d'un	C. A. Huntley	28 nov 1912.	5,750 00
Fredericton	Dragage—Classe «B», par verge cube	The New Brunswick Construction Co., Ltd	16 juillet 1912.	0 23
Fredericton	Quai en eau profonde..Construction d'un	C. & R. Forbes	5 août 1912.	19,700 00
Fredericton	Dragage—Classe «B», par verge cube	The New Brunswick Construction Co., Ltd	19 août 1912.	0 23
Grand Dune Flats (Baie de Miram.)	Dragage—Classe «B», par verge cube	The Northern Dredging & Construction Co. Ltd	5 oct. 1912.	0 20
Little Lameque	Quai.....Construction d'un	H. G. Beresford	30 avril 1912	24,890 00
Loggieville	Dragage—Classe «B», par verge cube	The W. J. Poupore Co. Ltd.,	3 mai 1912.	0 33
Marble Cove (Riv. St.-Jean)	Dragage—Classe «B», par verge cube	C. S. Gregory	10 sept. 1912.	0 24
North Head (Grand Manan)	Brise-lames.....Prolongement du	C. A. Huntley	28 nov. 1912.	30,888 00
Ox Island	Dragage—Classe «B», par verge cube	Maritime Dredging & Construction Co., Ltd	3 mai 1912.	0 24½
Perry Point	Dragage—Classe «B», par verge cube	"	29 juillet 1912.	4 90
Reed's Point (Lorneville)	Brise-lames.....Prolongement du	John Burns	27 août 1912	34,900 00
Richiouctou	Dragage—Classe «B», par verge cube	The W. J. Pouporse Co., Ltd	3 mai 1912.	0 30
Shédiac	Dragage—Classe «B», par verge cube	The General Construction & Dredging Co., Ltd	3 mai 1912.	0 38
Shippegan Gully	Dragage—Classe «B», par verge cube	The W. J. Poupore Co. Ltd.,	3 mai 1912.	0 40
St-André havre de	Dragage..Classe «B», par verge cube	Maritime Dredging & Construction Co., Ltd	30 juillet 1912.	0 24½
St-George	Dragage—Classe «B», par verge cube	Maritime Dredging & Construction Co., Ltd	20 août 1912.	0 49
St-Jean, Havre de	Dragage pour un quai en eau profonde, le long du chemin de fer Interc	G. S. Gregory	27 mai 1913.	0 36
St.-Jean	Reconstruction de 90 pds de l'extrémité sud du v. quai du C.P.R. (Beacon Bar)	Michael Connolly	28 nov. 1912.	14,621 31

St-Jean...	Remplissage du côté ouest du havre	Maritime Dredging & Construction Co., Ltd	1er fév. 1916.	0 15
Upper Maugerville. Quai en eau profonde.	Construction d'un	F. L. Boone	14 oct. 1912.	2,879 00
Upper Salmon River. Quai	Construction d'un	Warren et Oscar Downey	26 avril 1912	5,386 00
Québec.				
Batiscan, rivière	Dragage—Classe "B" par verge cube	The W. J. Poupore Co., Ltd	3 mai 1912	0 15
" Deux quais	Construction de	Onésime Poliquin	4 fév. 1913	17,299.78
Berthierville	Dragage—Classe "B" par verge cube	The W. J. Poupore Co., Ltd	2 mai 1912	0 14
" Quai	Construction d'un	Eugène Patenaude	9 mai 1912	14,721 70
Cap à l'Aigle. Quai	Prolongement du	Nap. Trudel	26 déc. 1912	29,330 85
Cape-Cove (anse du cap). Quai	Construction d'un	J. R. Toupin	14 mai 1912	24,500 00
Cap de la Madeleine. Vieux quai	Prolongement du	Charles Pagé	3 mars 1913	Liste des prix.
Cap St-Ignace. Quai	Construction d'un	Misaël Bernatchez	15 avril 1912	11,440 00
Green Sohoals (rivière Ottawa)	Dragage—Roc, par verge cube	L. Cohen & Son	3 mai 1912	3 75
Lanoraie	" —Classe "B", par verge cube	F. C. Burns	27 août 1912	0 20
" Quai	Reconstruction du	Arthur Daigneault	3 janv. 1913	6,345 00
Lavaltrie	Dragage...—Classe "B", par verge cube.	F. C. Burns	5 oct. 1912	0 20
L'Islet. Quai	Démolition et renouvellement d'une partie de la superstructure du	J.-Bte. Gallibois	11 mars 1913	approx, 23,400 00
Longueuil	Dragage—Classe "A", par verge cube.	The W. J. Poupore Co., Ltd	18 déc. 1912	5 00
	—Classe "B", par verge cube			0 22½
Maple-Rapids. Barrage et vannes au Lac des Quinze	Construction de	Morrow & Beatty	29 avril 1912	233,850 00
Murray-Bay. Quai	Allonge du	Nap. Trudel	22 oct. 1912	61,444 09
Nicolet, rivière	Dragage—Classe "B", par verge cube	L. Cohen & Son	9 mai 1912	0 30½
Québec, havre de (rivière St-Charles). Construction d'écluses et barrage à l'entrée de la		Quinlan & Robertson	17 mars 1913	Liste des prix.
Rimouski. Quai brise-lames	Construction d'un	J. E. Boulanger & J. Gallibois	1er mai 1912	19,550 00
St-Adélaïde de Pabos. Brise-lame	Prolongement du	Arthur & Edmond Nadeau	13 janv. 1913	6,485 00
St-Antoine (Verchères). Quai	Construction d'un	Olivier Paul	15 janv. 1913	9,400 00
Ste-Félicité. Quai	Construction d'un	Misaël Bernatchez	9 nov. 1912	13,450 00
Ste-Geneviève de Batiscan. Quai	Construction d'un	The Lauzon Engineering Co., Ltd	1er fév. 1913	7,289 05
Ste-Luce. Quai	Construction d'un	Nap. Trudel	17 mai 1912	11,968 00
St-Maurice, rivière	Dragage—Classe "B", par verge cube	Antoine St. Pierre	9 mai 1912	0 12
Varennes	" —Classe "B", par verge cube	The General Improvement & Contracting Co., Ltd.	5 août 1912	0 19½
Ville Marie (comté de Pontiac). Quai	Construction d'un	R. Brewder	28 mars 1913	17,971 93
Woodlands	Dragage—Classe "B", par verge cube	The General Improvement & Contracting Co., Ltd.	9 juillet 1912	0 16

*Transféré à la Northern & Dredging Construction Co., Ltd.

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
HAVRES ET RIVIÈRES—*Suite.*			$ c.
Ontario.			
Beaverton.....Reconstruction du brise-lames et construction d'une palée et dragage.....	David Conroy.....	18 nov. 1912...	41,874 00
Belle-Ewart.....Quai et abords en pierre....Construction d'un.....	Henry Hickey.....	16 oct. 1912....	8,000 00
Bigby.....Un caisson avec abords enpierré, etc., sur le quai actuel.....Construction d'.....	J. O. Roddick.....	20 sept. 1912..	5,448 40
Blind, rivière.....Dragage—Classe "B", par verge cube....	C. S. Boone Dredging & Construction Co., Ltd....	15 juin 1912...	0 15½
Brockville.....Améliorations au quai et une partie du dock de Tunnel-Bay.....	McCool et Moffatt.....	18 nov. 1912...	15,382 50
Cobourg.....Dragage de la barre à l'entrée du havre....Classe «B», par verge cube.....	General Dredging and Construction Co., Ltd.....	25 fév. 1913...	0 19½
Deseronto.....Dragage—Classe «A», par verge cube..	John E. Russell.....	15 juin 1912....	4 25
" —Classe «B», par verge cube..			0 26
Big-Bay-Point....Quai.....Construction d'un.....	Henry Hickey.....	30 janv. 1913...	7,500 00
Echo-Bay.....Dragage—Classe «B», par verge cube...	Robertson, Ferrier et Kennedy.....	3 mai 1912....	0 22
Gananoque.....Dragage—Classe «A», par verge cube..	The Macdonald Contracting Co., Ltd.....	30 juillet 1913.	5 00
" —Classe «B», par verge cube..			0 17
Goderich.....Quai.....Construction d'un.....	J. H. Tromanhauser.....	11 avril 1912...	35,437 90
" .....Prolongement du brise-lames Nord et dragage.....	Wm Bermingham.....	17 mai 1912....	26,500 00
" .....Dragage—Classe «A», par verge cube..	The Marlton Dredging Company.....	15 juillet 1912.	2 50
" —classe «B», par verge cube....			0 25
" .....Brise-lames.....Construction d'un.....	Wm Bermingham.....	4 déc. 1912....	26,000 00
Hamilton.....Construction d'un quai et dragage.....	Hennessey, Dwyer, Poupore & Taylor.....	10 mars 1913..	178,066 79
Hanlan's-Point (Bai de Toronto) Dragage et abords des quais de la traverse..Classe «B,» par verge cube.....	General Construction & Dredging Co., Ltd.....	29 mai 1912....	0 15
Honey-Harbour.....Dragage—Classe «A», par verge cube..	The Canadian Dredging Co., Ltd.....	25 juillet 1912..	6 00
" —Classe «B», par verge cube..			0 52
Kaministiquia, rivière.....Dragage—Classe «B», par verge cube...	Great Lakes Dredging Co., Ltd.....	16 déc. 1912...	0 25
Kempenfeldt-Bay Quai.....Construction d'un.....	J. O. Roddick.....	20 sept. 1912...	9,783 12
Kingsville.....Dragage dans le havreClasse «B», par verge cube.....	Wm. Edw. Hardison.....	11 juillet 1912..	0 15
" barre à l'entrée Classe «B», par verge cube.....			0 25
Lion's-Head.....Quai.....Prolongement du.....	J. E. Johnston & J. T. Crawford.....	18 mai 1912....	6,200 00
McKellar, rivière.....Dragage—Classe «A», par verge cube..	Great Lakes Dredging Company ,Limited.....	15 avril 191.2..	3 85
" —Classe «B», par verge cube..			0 17½
Meaford.....Construction d'un prolongement du brise-lames de l'est et démolition de l'aile du brise-lames de l'ouest.....	Gideon Kastner.....	3 avril 1912...	36,700 00

Midland		Dragage—Classe «B », par verge cube	The Canadian Dredge & Construction Co.	2 mai 1912	0 08
Mission, rivière (Fort-William)	Section additionnelle du mur du quai Wall, à l'embouchure de la	Construction d'une	Heney and Smith	18 nov. 1912	132,000 00
Napanee		Dragage—Classe «B », par verge cube	W. E. Phin	24 juillet 1912	0 19
New-Liskeard	Quai public	Construction d'un	McCool & Moffatt	9 déc. 1912	10,985 00
Nouvel Ontario	Quai à charbon et quai de la traverse	Dragage—Classe «B », par verge cube	The Soo Dredging & Construction Co., Ltd	14 oct. 1912	3 47
		" —Classe «B », par verge cube			0 92
Orillia	Quai et abords en pierre	Construction du	David Conroy	14 sept. 1912	10,874 00
Owen-Sound	Quai ou mur de soutènement	Construction d'un	Bishop & Buchanan	21 août 1912	54,785 00
"	Mur de soutènement	Construction d'un	D. M. Butchart & R. McDowall	19 nov. 1912	18,900 00
Parry-Sound	Quai avec abord	Construction d'un	Robinson, Walton & White	21 oct. 1912	72,000 00
Penetanguishene		Dragage—Classe «B », par verge cube	Penetanguishene Dredging Co.	1er nov. 1912	0 15
Picton		" —Classe «B », par verge cube	Fallon Brothers	5 Sept. 1912	0 17
Port-Arthur	Dragage à Fish, Dock et au dock de la Thunder Bay Elevator Co	Roc, mine et brisé par explos. et cailloux exc., 2 verges cubes, par verge cube	W. E. Phin	2 mai 1912	2 00
		Autres délais			0 13
		Pour tout autre roc excavé par dragage, par verge cube			0 60
"		Dragage—Roc, par verge cube	W. E. Phin	19 août 1912	2 00
		Pour roc excavé sans explosifs, ni minage, par verge cube			0 60
		et pour tous autres délais, par verge cube			0 13
"	Posage de pierres perdues à l'extrémité extérieure du nouveau brise-lames	Par tonne	The Thunder Bay Contracting Co., Ltd	26 oct. 1912	1 40
"	Dragage le long du mur de soutènement du bassin de radoub	Classe «B », par verge cube	Great Lakes Dredging Co., Ltd	11 nov. 1912	0 62½ et 0 20
"	Brise-lames	Construction d'un	The Thunder Bay Contracting Co., Ltd	18 fév. 1913	522,041 00
Port-Hope		Dragage—Classe «A », par verge cube	R. Weddell & Company	18 juin 1912	4 50
Port-Stanley		" —Classe «B », par verge cube	The Windsor Dredging Co., Ltd	21 nov. 1912	0 27
Providence-Bay	Quai	Construction d'un	E. V. H. White	6 fév. 1913	21,480 00
Rainy-River		Dragage—Classe «B » par verge cube	J. T. Horne	5 août 1912	0 37
Sault Ste-Marie	Bassin de radoub	Construction d'un	The Sault Ste Marie Dry Dock & Shipbuilding Co., Ltd	5 juillet 1912	Subside de 3% durant 20 ans.
"	Quai à charbon et quai de la traverse du Nouvel Ontario	Dragage—Classe «A », par verge cube	The Soo Dredging & Construction Co. Ltd	14 juillet 1912	3 47
		" —Classe «B », par verge cube			0 92

‡Contrat transféré à la Superior Dredge and Dock Company, Limited.

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
HAVRES ET RIVIÈRES—*Suite.*			$ c.
Ontario—Suite.			
Sault Ste-Marie...Abords du quai.....Reconstruction des.....	John O'Boyle.....	30 oct. 1912....	24,480 00
South-Lancaster.....Dragage—Classe «B», par verge cube...	Fallon Bros.....	5 sept. 1912...	0 17
St-Laurent, fleuve, (Kingston & Brockville chenaux du).....Dragage—.....	Montreal General Contracting Co. Ltd.....	21 mars 1913...	3 95
Telegraph & Nigger-Islands..... " —Classe «A», par verge cube...	R. Weddell & Company.....	18 spet. 1912...	4 50
Tiffin..... " —Classe «A», par verge cube..	The Canadian Dredge & Construction Co.....	2 mai 1912....	2 25
" —Classe «B», par verge cube..			0 29
Toronto, havre....Entrée est du chenal.. " —Classe «B», par verge cube...	R. Weddell & Company.....	16 juillet 1912..	0 17½
" ..Nouvelle entrée ouest.Travaux additionnels à la.....	R. Weddell & Company.....	18 sept. 1912...	163,217 24
Trenton, havre.....Dragage—Classe «A», par verge cube...	John Edwin Russell.....	12 juillet 191.2.	3 30
Victoria, havre..... " —Classe «A», par verge cube..	The Canadian Dredge & Construction Co.....	2 mai 1912....	2 25
" —Classe «B», par verge cube..			0 12½
Wheatley.....Quai.....Construction d'un.....	Wm. Bermingham.....	8 mai 1912....	36,000 00
Whitby, havre....Mur en pierre en beton à l'esplanade....Construction d'un.....	Whitney and Code.....	13 janv. 1913...	20,000 00
Windsor.....Quai.....Construction d'un.....	E. A. Ponsford.....	17 fév. 1913...	47,809 41
Manitoba.			
Lockport.....Chemin aux abords du pont d'acier sur la rivière Rouge.....	The Brown Construction Co., Ltd.....	15 avril 1912..	71,617 75
St-André, barrage (rivière Rouge) Lockport.....Passe aux poissons....Construction de.....	The Wm. Newman Company, Limited.....	28 fév. 1913...	4,456 00
" écluse...Fourniture du pouvoir électrique pour 5 ans.....	The Winnipeg Slekirk & Lake Winnipeg R'y Co....	23 avril 1912..	600 00 par année.
Victoria, havre...Brise-lames.....Construction d'un.....	Fort Garry Lumber Company.....	3 avril 1912..	14,500 00
Alberta.			
Edmonton.....Quai en pilotis.....Construction d'un.....	Smith Brothers Limited.....	16 août 1912...	9,299 00

Colombie-Britannique.

Boswell	Quai	Construction d'un	Henry Perley Leake	6 sept. 1912	8,437 00
Comaplix	Chevalets en pilotis et bois pour le plancher du quai		Sam. Mills & H. S. Beharrell	7 oct. 1912	7,990 00
False-Creek (Vancouver)		Dragage du chenal par verge cube	The Pacific Dredging Company, Limited	17 mars 1913	0 21 par vg. cube.
Fraser, rivière	Construction d'une jetée, de Steveston à travers la Pointe de Sable à l'embouchure		Sinclair Construction Company	10 avril 1912	171,350 00
Holberg	Quai	Construction d'un	Robert Hamilton Wood	19 déc. 1912	12,657 00
Massett	Quai public	Construction d'un	Wm. Geo. Gillett	27 janv. 1913	4,875 00
Metchosin	Quai	Construction d'un	James MacDonald and Company	9 oct. 1912	4,837 00
Port-Moody (Burrard-Inlet)	Prolongement du quai		George Griffiths	9 oct. 1912	8,500 00
Refuge Bay (Porcher-Island)	Quai public	Construction d'un	Angle & Hyatt	28 déc. 1912	5,200 00
Sand-Spit-Point	Quai public	Construction d'un	The Westholme Lumber Company, Limited	18 janv. 1913	4,375 00
Seymour-Arm	Chevalets en pilotis et du plancher du quai	Construction de	Gillis, Dore & Tansley	2 janv. 1913	5,850 00
Shutty-Bench	Chevalets en pilotis et du plancher du quai	Construction de	Wm. English	28 janv. 1913	5,400 00
Stewart (tête du canal Portland)	Prolongement du quai actuel		W. G. Gillett	26 avril 1912	4,627 00
Victoria, havre	Brise-lames	Construction d'un	Sir John Jackson (Canada) Limited	20 déc. 1912	1,797,801 88

N° 1.—CONTRATS adjugés par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913—*Suite.*

Travaux.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Montant.
Vaisseaux, Dragues et outillage.			$ c.
Construction de deux (2) chalands à bascule en acier....—.....	The Brown Machine Company, Ltd.,.....	8 avril 1912...	24,500 00
Fourniture de 1895 tonnes de charbons pour la drague «W. S. Fielding».....	The Dominion Coal Company, Ltd.,.....	10 " ..	4 75 par tonne.
Fourniture de 2,000 tonnes de charbon à vapeur pour les dragues dans le havre de Québec, Qué.—durant l'année 1912–1913.....	Canadian Import Company.....	29 " ..	9 600 00
Fourniture de 400 tonnes du meilleur charbon écossais ou américain pour les drague du ministère dans le havre de Québec, Qué. pour l'année 1912–1913.....	Canadien Import Company.....	29 " ..	5 40 par tonne.
Fourniture de 100 tonnes de charbon dur, nut, pour les dragues, du ministère dans le havre de Québec, Qué. pour l'année 1912–1913.....	Canadian Import Company.....	29 " ..	7 90 par tonne.
Fourniture de 800 tonnes de la meilleure qualité de charbon à vapeur sassé pour les dragues du ministère à Rimouski, Qué. pour l'année 1912–1913.....	Canadian Import Company.....	29 " ..	4,600 00
Fourniture du charbon pour les dragues et les remorqueurs du ministère provinces d'Ontario et de Québec, pour l'année financière 1912–1913.....	John Heney & Son Ltd.,.....	10 mai 1912...	Liste des prix.
Compte de vente du remorqueur «Prospective» à Sa Majesté.....	Capt A. R. Bessett.....	20 mai 1912...	14,000 00
Fourniture de corde métallique pour les dragues du ministère pour la saison de 1912–1913.....	The Dominion Wire Rope Co. Ltd.,.....	29 mai 1912...	Liste des prix.
Fourniture de corde métallique pour les dragues du ministère pour la saison de 1912–1913.....	The General Supply Co. of Canada, Ltd.,.....	29 mai 1912...	"
Fourniture de tuyaux à vapeur pour les dragues du ministére pour la saison de 1912–1913.....	The Canadian Fairbanks Morse Co. Ltd.,.....	3 juin 1912.....	"
Fourniture de tuyaux à vapeur pour les dragues du ministère pour la saison de 1912–1913.....	Frotingham & Workman Ltd.....	3 " ..	"
Fourniture de tuyaux à vapeur pour les dragues du ministère pour la saison de 1912–1913.....	Scythes & Company, Ltd.,.....	3 " ..	"
Fourniture des huiles et graisses pour les dragues du ministère, pour la saison de 1912–1913.....	McCool Bros & Company.....	3 " ..	"
Fourniture des Pinceaux pour les dragues du ministère, pour la saison de 1912–1913..	Daly & Morin.....	3 " ..	"
Fourniture des tuyaux à vapeur pour les dragues du ministère, pour la saison de 1912–1913.....	Frotingham & Workman Ltd.,.....	3 " ..	"
Fourniture des boyaux (hose) pour les dragues du ministère, pour la saison de 1912–1913.....	Canadian Consolidated Rubber Co, Ltd.,.....	3 " ..	"
Fourniture des Boyaux (hose) pour les dragues du ministère, pour la saison de 1912–1913.....	Goodyear Tire Rubber Co. of Canada, Ltd.,.....	3 " ..	"
Fourniture des Peintures et huiles à peinture pour les dragues du ministère, pour la saison de 1912–1913.....	The Ottawa Paint Works.....	6 "	"
Fourniture des Chaînes pour les dragues du ministère, pour la saison de 1912–1913.	Lewis Bros, Ltd.,.....	6 " ..	"

Fourniture de la quincaillerie pour les dragues du ministère, pour la saison de 1912–1913	Frotingham & Workman Ltd.,	6 "	"
Fourniture de l'étoupage pour les dragues du ministère, pour la saison de 1912–1913	The Canadian Consolidated Rubber Co. Ltd.,	6 "	"
Fourniture de l'étoupage pour les dragues du ministère, pour la saison de 1912–1913	The Garlock Packing Company	6 "	"
Fourniture de l'étoupage pour les dragues du ministère, pour la saison de 1912–1913	The Dunlop Tire & Rubber Goods Co. Ltd.,	6 "	"
Fourniture des cordes de Manille pour les dragues du ministère, pour la saison de 1912–1913	Consumers Cordage Co. Ltd.,	13 "	"
Réparations et renouvellement de la coque du «Tyrian»	Arthur Cox & Company	22 "	21,500 00
Fourniture de 41 nœuds de cable sous-marin D.C. & 1 nœud de cable pour les bouts près du rivage	The Imperial Wire & Cable Co	29 juillet 1912	25,557 00
Fourniture de Valves et tuyaux pour les dragues du ministère à Victoria C.-B., pour la saison de 1912–1913	W. S. Fraser & Company, Ltd.,	29 "	Liste des prix.
Compte de vente du remorquer «Sogenada»	Canadian Gen'l Development Co. Ltd.,	5 août 1912	20,000 00
Fourniture de tuyaux et valves pour les dragues du ministère, à New Westminster, C.B. pour la saison de 1912–1913	Anderson & Lasby,	19 "	Liste des prix
Construction d'un remorqueur en acier de 80 pieds, à une seule hélice	Polson Iron Works Ltd	24 "	31,499 75
Fourniture des huiles et accessoires pour les dragues du ministère, à Vancouver, C.-B. pour la saison de 1912–1913	Simpson, Balkwill & Co., Ltd	26 "	Liste des prix
Compte de vente des restes du remorqueur «Princess»	Sa Majesté au Capt. A. R. Bissett	12 sept. 1912	1,500 00
Fourniture de 1,000 tonnes de charbon pour les dragues du ministère, Province d'Ontario pour la saison de 1912–1913	Gillies—Guy Limited.,	16 "	4 15 par tonne.
Fourniture de 300 tonnes de charbon pour les dragues du ministère à Buckingham, Qué. pour la saison de 1912–1913	James Sowards Coal Co	19 "	4 71 par tonne.
Fourniture de 250 tonnes de charbon pour les dragues et remorqueurs du ministère à Aylmer, Qué. pour la saison de 1912–1913	James Sowards Coal Co	19 "	4 60 par tonne.
Fourniture de 300 tonnes de charbon pour les dragues et les remorqueurs du ministère à St. Jean, Qué. pour la saison de 1912–1913	Andrew Baile	32 oct. 1912	4 28 par tonne.
Construction d'un (1) briseur de roc avec éperon à engrenage	Lobnitz & Company, Ltd.,	17 oct. 1912	38,535 00
Changements et réparations faits au Briseur de Roc No 1 Lobnitz	Wallace Shipyard Ltd.,	24 oct. 1912	12,900 00
Fourniture du charbon pour les dragues et les remorqueurs, à Montréal & Trois Rivières, Qué. pour la saison de 1912–1913. par tonne	The Canadian Import Company	29 oct. 1912	3 80 par tonne.
Fourniture de bois de charpente et de construction pour une (1) drague à cuiller de 3½ verges	Mason, Gordon & Co	11 nov. 1912	8 556 93
Fourniture de chêne blanc et de sapin de C.B. et de pin blanc pour quatre (4) chalands à bascule, de 95 verges cubes	Mason, Gordon & Company	11 nov. 1912	8,702 52
Construction d'un (1) grand remorqueur à vapeur, Alligator, à double hélice	West & Peachy	18 nov. 1912	3,450 00
Construction des machines pour une (1) drague à cuiller de 3½ verges	La Cie Pontbriand Ltée	30 déc. 1912	28,150 00
Constructiou et livraison des machines pour une (1) drague à cuiller de 3½ verges	Polson Iron Works Ltd	5 fév. 1913	38,750 00
Construction de six (6) chalands à bascule en acier, de 300 verges cubes	Geo. T. Davie & Sons	15 fév. 1913	89,100 00
Reconstruction de la coque, installation de toutes les machines et achèvement d'un (1) briseur de roc Lobuitz de 20 tonnes	Thompson Bros	26 mars 1913	15,950 00

ÉTAT N° 2

PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES

N° 2.—ETAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913.

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Superficie.	Prix.
1912.						$ c.
3 avril	Alex. Mills, *et ux*	Sa Majesté	Vente du lot «A», block H, Eganville, Ont		1-5 acre	2,000 00
3 "	Mary Kerr, *et al*	"	Remise d'un lopin de terre, Chatham, N.-B., terre expropriée	Site pour bureau de poste	0·50 acre	300 00
6 "	Isabella C. Dick	"	Remise de terre expropriée, Craven Dam, Sask., terre expropriée	Poiur les fins du gouvernement		5,240 00
8 "	N. A. Bartlett, *et al*	"	Vente du lot n° 16 (centre), rue Sandwich, Windsor, Ont			1,000 00
10 "	G. T. Turley & R. H. Noble	"	Vente des lots n°s 1 et 2, propriété 1, Minnedosa, Man	Site pour édifice public		5,500 00
10 "	Joseph Bushby	"	Remise de la ½ sud-ouest, sect. 38 et du ¼ sud-est, sect. 33, Craven-Dam, Sask., (terre expropriée)	Pour les fins du gouvernement	57·27 acres	9,598 45
12 "	Succession Egan Cie, d'Ottawa, Limitée	"	Vente des lots «A», «B», «C», partie du lot n° 30, rues Sparks et Wellington, Ottawa, Ont	Pour les fins du gouvernement		235,000 00
13 "	The Renous Bridge Lumber Co	"	Vente d'une partie du quai et de la propriété, Millerton, N.-B	Pour les fins du gouvernement	0·19 acre	2,100 00
16 "	John O'Toole	"	Remises de toutes réclamations pour loyer de l'outillage *re* dragage du chenal, rivière Otonabee, Ont			2,943 00
16 "	Isabella C. Dick	"	Terrain exproprié à Craven-Dam, Sask	Pour les fins du gouvernement	160 acres	905 00
17 "	J. B. Klock	"	Terre expropriée au barrage du lac des Quinze, Qué		399·4 acres	
20 "	Charles Kuehlner, *et ux*	"	Vente de la partie est du lot n° 9 et de la partie ouest du lot n° 8, Durham-Road, Hanover, Ont	Site d'un édifice public		2,363 88
21 "	J. P. Healey, *et ux*	"	Vente de la ½ est du lot n° 1, Port-Arthur, Ont			8,500 00
24 "	R. J. Stevens	"	Vente de terrain, Musquodoboit-Harbour N.-E	Site d'un quai	1/10 acre	30 00

N° 2.—ETAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913—*Suite.*

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Superficie.	Prix.
1912.						$ - c.
25 avril	Avis d'expropriation	.....	Terrain exproprié, partie du lot n° 164, Rapides St-André, Man	Améliorations de la rivière Rouge, Man	.....	.....
26 "	H. T. Webb, *et al*	Sa Majesté	Vente de terrain, Brighton, Ont	Site d'un quai	.....	6,874 00
29 "	S. Jane Cawley	"	Vente du lot n° 11, propriété 17, Chilliwack, C.-B	Site d'un édifice public	.....	800 00
30 "	Jacob Buncho *et ux*	"	Vente de terrain à Milverton, Ont	Site d'un édifice public	.....	1,650 00
30 "	C. R. Dunsford	"	Vente des lots nos. 9 et 10, propriété 23, Morden, Man	Site d'un édifice public	.....	2,000 00
2 mai	J. E. Taggart	"	Vente d'un lopin de terre, partie de la propriété n° 135 rue Division, Ottawa, Ont	Site d'une bâtisse pour l'essai des explosifs	moins	6,350 00 181 00
2 "	E. A. Pivers	"	Vente de terrain, partie de la propriété n° 135, rue Division, Ottawa, Ont	Site pour l'entrepôt des alcools méthyliques	moins	5,000 00 223 36
3 "	John Cardell	"	Vente des lots nos. 21 à 24, propriété 70, Calgary, Alta	Site pour entrepôt de vérifications	.....	60,000 00
3 "	A. L. Cameron & W. Robertson	"	Vente des lots nos. 25 et 26, propriété 70, Calgary, Alta	Site pour entrepôt de vérif.	.....	20,000 00
17 "	J. A. Harvey, héritiers de	"	Vente du lot n° 1427, St-Jean, N.-B	Site pour un arsenal	42 pds., 8 pcs. x 105 pds	1 00
18 "	M. E. Marks, *et al*	"	Vente d'une partie du lot n° 1, côté ouest de la rue Water sud, Port Arthur, Ont	.....	.....	5,000 00
22 "	W. W. Kidd, *et al et ux*	"	Vente d'une partie de terrain du lot primitif n° 9, Grimsby, Ont	Site pour un édifice public.	52 pds. x 125 pds.	2,500 00
25 "	Cornelius Tatton, *et ux*	"	Vente de terrain, Castalia (Grand Manan) N.-B	Site pour un quai public	0·19 acre	300 00
29 "	John Alexander Stewart, *et ux*	"	Vente du lot n° 4, partie nord du lot n° 3, Cockburn-Island, Perth, Ont	.....	.....	7,750 00
30 "	Annie Jane Martin	"	Terrain exproprié ½ sud du lot n° 23, côté est de la rue Kent, Ottawa, Ont	Site pour les édifices des ministères	.....	14,000 00
30 "	A. Maud Boyd, *et al*	"	Vente de terrain, Gananoque, Ont	Site pour bureau de poste	61 pds. x 126 pds.	7,250 00

30 "	C. Williams	"	Remise du lot n° 5, con. «A», Springer, Sturgeon-Falls, Ont	Chantier de la drague «Mattawa»	1·53 acre	400 00
31 "	Allan Guerard, *et al*	"	Vente du lot n° 1, côté ouest de la rue Water sud, Port-Arthur, Ont			13,877 50
3 juin	Alex. G. Guerard, *et ux*	"	Vente d'une partie du lot n° 1, côté ouest de la rue Water sud, Port-Arthur, Ont			17,875 00
3 "	Alex. G. Guerard, *et ux*	"	Vente d'une partie du lot n° 1, côté ouest de la rue Water sud, Port-Arthur, Ont			13,877 50
4 "	W. C. Woodworth	"	Terrain exproprié à Delap's-Cove, N.-E.	Site pour un quai	0·44 acre	30 00
4 "	Avis d'expropriation		Expropriation d'un terrain à Stellarton, N.-E	Pour un édifice public	6,240 pds. de sup	
4 juin	W. A. Hogg *et ux*	Sa Majesté	Vente des lots nos 6 et 7, Collingwood, Ont.	Site pour édifice public	81 pds 1 pce x 166 p.	12,500 00
6 "	J. D. McNeil *et ux*	"	Vente de terrain, Orangedale, Ont	Site pour quai	0·13 acre	75 00
8 "	Wm. Laurent	"	Vente de terrain, Louiseville, Qué	Site pour édifice public	8,500 pds	2,707 00
13 "	F. C. Lowse & Co & E. M. Adams	"	Vente des lots 27 et 28, propriété 70, Calgary, Alta	Site pour entrep. de vérific.		30,000 00
13 "	V. Laflamme	"	Vente de terrain à Haileybury, Ont	Pour chantier Mar. du gou.	2·07 acres	300 00
25 "	J. H. Hinds *et ux*	"	Vente de ter. à Battery-Point, N.-E	Pour brise-lames		100 00
26 "	James A. Britt *et ux*	"	Vente d'une partie du lot n° 5, rue Yonge, Toronto-Nord, Ont	Site de bureau de poste	130 pds x 235 pds.	25,000 00
29 "	A. E. Fitzgerald *et vir*	"	Vente du lot n° 1, côté ouest, rue Queen, Lakefield, Ont	Site d'un édifice public		2,000 00
8 juillet	James Johnston	"	Vente d'une partie du ½ lot «C», subdiv. du lot n° 6983, groupe 1, Boswell, C.-B.		·049 acre	1 00
9 "	James Coupland	"	Vente d'une partie du ½ lot «C», subdiv. du lot 6983, groupe 1, Boswell, C.-B.		212 pds car	1 00
9 "	La ville d'Edmonton	"	Transfert d'une partie du lot riverain n° 8, Edmonton, Alta	Site pour quai	·637 acre	Trans. gratuit
9 "	G. A. Hatton	"	Vente de terrain, Peterborough, Ont	Site pour quai	1·7 acre	13,000 00
10 "	David G. Miller *et ux*	"	Vente de terrain et bâtisses à Miller's-Cove, N.-E	Site pour quai	6,250 pds	75 00
10 "	Prov. du Nouv.-Brunswick	"	Transfert du terrain du quai et droit de passage du chemin public du quai à Trynor's,-Cove, N.-B			Trans. gratuit
17 "	John Costigan	"	Vente d'une partie du lot n° 1172, Montréal, Qué	Site pour station post. «F»	50 pds x 102 pds	22,000 00
20 "	D. E. McLean	"	Vente de terrain à Fourchu, N.-E	Site pour quai	4,900 pds	1,200 00
25 "	John Hureau *et ux*	"	Vente de terrain à Cap-Auget, N.-E	Site pour quai	12,960 pds car	50 00
31 "	James Lyle	"	Vente de terrain, lot n° 5, propriété 15, Yukon, à 40 milles de la ville	Bureau de télégraphe		150 00
3 août	Le village de Wadena	"	Vente des lots nos 1 et 2, propriété «A». Site du village Wadena, Sask	Pour des fins du gouv		Don gratuit.
3 "	Maria Rhindress	"	Vente de terrain à Cap-Auget, N.-E	Site pour quai	76,230 pds car	100 00
7 "	Wellington Colliery Co. Ltd.	"	Transport de terrain à Union-Bay, C.-B.	Site pour édifice public	0275, acre	1 00
14 "	James MacFarlane	"	Vente du lot n° 103 et d'une partie du lot n° 102, coin est, rue Queen et Salter, à Toronto, Ont	Site pour stat. postale		35,000 00
14 "	Andrew & Robert & A. P. F. P. Loggie *et al*	"	Vente de terrain à Richibouctou, N.-B	Pour brise-lames	1·20 acre	125 00

N° 2.—ETAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913—*Suite.*

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Superficie.	Prix.
1912.						$ c.
16 août	Paul Doucet	"	Vente d'un lopin de terre, n° 31 du cadastre, Grand'Mère, Qué	Site pour édifice public		15,000 00
16 "	La Corporation de St-J.-Bte. de la Pte.-aux-Trembles, Q.	"	Transfert du quai, propriété à St-J.-Bte. de la Pte.-aux-Trembles, Qué		2,854 pds car	
19 "	Carl Nispel *et al*	"	Vente du lot n° 13, Preston, Ont	Site pour édifice public	66 x pds 165 pds	6,000 00
22 "	W. H. Finch *et ux*	"	Vente de la partie nord du lot n° 83, chemin Talbot, Aylmer, Ont		5,353½ pds car	2,000 00
27 "	Avis d'expropriation		Terrain exprop. à Kingsville, Ont			
28 "	D. C. McKinley *et uxon*		Vente de terrain à Franklyr-Point, I.-P.-E.	Site pour quai		1,100 00
28 "	N. A. Ackerman *et vir*	Sa Majesté	Vente de terrain, ¼ nord des lots n° 1 et 2, Midland, Ont	Pour édifice public		4,750 00
3 sept.	Sa Majesté	Guelph Goderich R'y Co	Vente de terrain à Goderich, Ont		3·1 acres	55 00
3 "	Wm. Henderson	Sa Majesté	Vente des lots n°s 2 et 3, propriété 10, Station Duncan, C.-B	Site pour édifice public	60 pds x 120 pds	10,600 00
3 "	W. Beazley *et al*	"	Vente de terrain à HerringC-ove, N.-E.	Abord du quai	1,954 pds carrés	200 00
6 "	Angus B. McLean *et ux*	"	Vente de terrain à Severn-Bridge, Ont	Site pour édifice public	0·17 acre	2 00
7 "	James Mathews *et ux*	"	Vente de la partie nord-ouest du lot n° 10, propriété 13, Acton, Ont	Site pour édifice public	66 pds x 100 pds	2,700 00
9 "	Sa Majesté	H. Yapp	Vente d'un morceau d'une partie de la propriété Hamilton, Ont		⅔ acre	8,900 00
10 "	Fred. Jos. Martin *et ux*	Sa Majesté	Vente d'une partie du lot n° 14, Milton, Ont.	Site pour édifice public	105 pds x 100 pds	1,750 00
10 "	James Elliott	"	Vente de terrain à Westmount, Qué	Site pour station postale	90 pds x 102 pds	28,000 00
10 "	Harry H. Marshall *et ux*	"	Vente de terr.et bâtiss.à Bear-River N.-E.	Site pour quai		1,800 00
14 "	Adelaide Wilson	"	Vente de terre à Midland, Ont	Site pour édifice public		2,500 00
16 "	Sa Majesté	La ville des Trois-Rivières.	Don d'un terrain à l'Ile St-Christophe, l'Ile Caron, Qué	Pour chemin public	102,992 pds	1 00
19 "	La Corporation scolaire du village de St-Jérôme de Matane, Qué	Sa Majesté	Vente des lots n°s 151 et 152 à St-Jérome de Matane, Qué			25 00
19 "	Dame L. B. Payette	"	Vente des lots n°s 329, 330, 331 et d'une partie du lot n° 328 à Montréal, Qué	Site pour la stat. post. «S»	.80 pds x 100 pds	20,000 00
23 "	O. M. Helgerson	"	Vente des lots n°s 1, 2, 3, 4, 5 et 6 à Fort-William, Ont	Site pour Douane et entrepôt de vérification		48,000 00

23 "	E. D. Godon	"	Vente des lots nos 12 à 86 et 12 à 91, à Ste-Agathe des Monts, Qué	Site pour édifice public.	75 pds x 100 pds	2,000 00
23 "	John Cameron *et ux*	"	Vente d'un terrain à Creignish, N.-E.	Site pour quai	65,800 pds	100 00
24 "	The Fort William Terminal Railway & Bridge Co.	"	Vente du lot n° 16 «K», à Fort-William, Ont	Amélioration de la rivière Kaministiquia, Ont.	6·21 acres	1 00
24 "	Adeline Gamon	"	Vente des parties des lots n° 3 et 4, propriété 2, avec chemin à Shelburne, Ont.	Site pour édifice public	86 pds 6 pcs x 63 pds et 4 pcs	1,200 00
24 "	Dominique Gosselin	"	Vente de la ½ du lot n° 55, tout le lot n° 56, à Weedon, Qué			1,800 00
28 "	W. W. Hyland		Vente des lots nos 170 et 171 à Steelton	Site pour édifice public	80 pds x 120 pds	10,000 00
28 "	J. M. Barnes *et ux*	"	Vente de terrain à Hampton, N.-B.	Site pour édifice public	100 pds x 72 5/10 pds	700 00
28 "	Avis d'expropriation		Exprop. d'un terrain à Fort-William, Ont.	Pour bassin de terminus	22·7 acres	225 00
30 "	Leonard Martin *et ux*	Sa Majesté	Vente d'un terrain à Salmon-River, N.-B.	Pour qui	1 1/11 acre	p. acre. 200 00
3 oct.	James Oliver *et ux*	"	Vente de la partie n.-o. du lot n° 3, Wellington, Ottawa, Ont. et d'une partie de la ½ n.-o. du lot n° 3, rue Wellington Ottawa, Ont	Site pour édif. ministères.	24 pds x 200 pds	56,052 88
9 "	Jacques Cartier	"	Vente d'une partie du lot n° 65, à St-Antoine de Verchères, Qué	Site pour quai	140 pds x 120 pds	1,200 00
9 "	D. D. McGillivray *et ux*	"	Vente d'un lot n° 3, rue Port-Arthur, Ont.	Site pour arsenal		3,400 00
10 "	Jacob Rose	"	Vente de terrain sur le côté nord de la rue Wellington, Ottawa, Ont	Site pour édif. des minist.		19,140 00
11 "	Mary C. Kennedy	"	Vente du lot n° 18, côté sud de la rue Victoria, Ottawa, Ont	Site pour édif. des min.		17,700 00
14 "	Can. Pac. Ry Company	"	Vente du lot 141, partie du lot 142, Sudbury, Ont	Site pour edifice public		20,000 00
16 "	Avis d'expropriation		Exprop. des lots nos 14 et 16, Wind., Ont.	Pour débarcadère		1,500 00
17 "	John McGillivray	Sa Majesté	Vente du lot n° 12, propr. 12, Ashcroft, C.B.	Site pour édifice public	50 pds x 120 pds	
17 "	Abraham Pratt	"	Vente de parties des lots nos 9 et 10, côté ouest de la rue Kent, Ottawa, Ont	Site pour édif. des min.		61,946 00
17 "	The Capital Real Estate Co Ltd.	"	Vente de la partie ouest du lot n° 14, côté ouest de la rue Kent, Ottawa, Ont.	Site pour édif. des min.		12,500 00
17 "	Mary Jane Lindsay	"	Vente des lots nos 12 et 13, côté ouest de la rue Kent, Ottawa, Ont., et une partie du lot n° 15, côté sud de la rue Victoria, Ottawa, Ont	Pour site édif. des min.		54,500 00
21 "	A. W. Hoffer *et ux*		Vente du lot n° 32, à Elmira, Ont	Site pour édifice public	¼ acre	2,050 00
25 oct.	Findlay & Howard, Ltd.	Sa Majesté	Vente d'un coin de terrain, rues Ste-Catherine et Bishop, Montréal, Qué	Site pour Station	71-5|10 pds x 130-9|10 pds	281,025 00
26 "	Fred. W. D. Jones	"	Vente de la partie est de la ½ n. du lot n° 1, à Newmarket, Ont	Site pour édifice public		2,650 00
29 "	Dame Eugénie Frigon	"	Vente d'une partie du lot n° 1, sub-division du lot n° 580, village Malbaie, Qué.	"	60 pds x 100 pds	7,900 00
12 nov.	The Imperial Motor Co., Lt.	"	Vente du lot n° 6 et d'une partie du lot n° 7, prop. «D», à Toronto, Ont	Pour garage du moteur Postale (Toronto		80,000 00

N° 2.—ETAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913—*Suite.*

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Superficie.	Prix.
1912.						$ c.
12 nov.	C. F. Beattie	"	Exprop. d'un terrain à Carrsbrook N.-E.	Abord du brise-lames	½ acre	
15 "	F. C. Anderson	"	Ventes des lots nos 355 et 356, côté est, Portage Ave., Fort-Frances, Ont.	Site pour édifice public	165 pds x 132 pds.	16,500 00
22 "	Avis d'expropriation	"	Exprop. de terrain à Albert, N.B.	Site pour quai		
29 "	Sam Elkins	"	Vente des lots nos. 1 et 2, propriété 56—Sub-div. 1 et 2, Vancouver, C.-B.	Pour station postale «c»		40,000 00
29 "	Dame Cécile Vézina	"	Vente des lots nos. 232-50 et 52 et 232-51, St-Gabriel de Brandon, Qué.	Site pour édifice public	11,765 pds car.	2,000 00
30 "	Elma Burns Carroll *et al.*	"	Vente des lots nos 1, 2, 3, et d'une partie du lot n° 4, coin Spadina et Oxford avenues, Toronto, Ont.	Site pour sattion postale		64,000 00
30 "	Geo. W. Hatton *et al.*	"	Vente de terrain à Peterborough, Ont.	Site pgur quai	1.7 acre	14,049 00
1 déc.	J. H. McDonald *et ux*	"	Vente de terrain à Listgwell, Ont.	Site pour édifice public	9 perches	1,700 00
2 "	Eapropriation de terrain	"	Exprop. de terrain à French-River, N.-E.	pour brise-lames et droit de passage 50,	800 pds car. et 27,720 pds. car.	
2 "	La Corporation du canton de Leeds et Lansdowne	Sa Majesté	Vente de terrains composés d'une partie du chemin entre les lots nos 18 et 19., avec quai, Lansdowne-Township, Ont.	pour les fins du gouv	354 pds car.	1 00
4 "	Avia d'expropriation		Expropriation d'une partie du lot n° 2237, 2238 et 12239, cité de Québec, Qué.	pour les fins du gouv	784 pds car et 1,998 dps car.	
4 "	Isidore Morin	Sa Majesté	Vente d'une partie du lot n° 32, Gaspé	Site pour édifice public	59 pds x 44½ pds.	30 000
4 "	Rév. Fabien Gauthier	"	Vente d'une partie du lot n° 32, Gaspé, Qué.	Site pour édifide public	48 pds x 44½ pd	500 00
11 "	J. L. Peck-M. Peck et Mary J Stiles	"	Vente de terrain, paroisse de Hopewell, Co. Albert, N.-B.	Site pour quai	0·45 par acre	125 00
12 "	George H. Bindon *et al.*	"	Vente d'une partie du lot n° 32, côté n. de la rue Wellington, Ottawa, Ont.	Site pour édif. des min.	33 pds x 90 pds	20,680 00
13 "	La banque Ontario	"	Remise d'une partie de la portion est du lot n° 6, con. «F», Ile n° 1.	Amélioration de la rivière Kaministiquia	1·86 acre	
			Remise d'une partie du lot n°. 5, con. «F»	Amélioration de la rivière. Kaministiquia	2·02 acres	6,960 00

			Remise d'une partie du lot n°. 4, con. «F»	Améliorations de la rivière Kaministiquia	1·97 acre	et intérêt dû.
			Remise de la partie de la ½ O. du lot n°. 3, con. «G», Ile n° 1, Fort-William, Ont	Amélioration de la rivière Kaministiquia	1·11 acres	11 mai 1910
24 "	Avis d'expropriation	.....	Expropriation de terrain à Ruisseau à La Loutre, Co. Matane, Qué	Améliorations du havre	22516 pds car	.....
24 "	Avis d'expropriation		Expropriation de terrain à Rivière Capilano, C.-B	Pour le barrage	·336 acres	.....
27 "	Duncan J. McDonald	Sa Majesté	Vente de terrain 1er, un emplacement sur le front de la rue Elgin, Montréal, quartier St-Laurent	Pour station postale	96 pds 6 pces x 74 pds 6 pcs	
			Vente du terrain n° 2, une partie du lot n° 105, Montréal, Qué	Pour station postale		36,002 00
			Vente du terrain n° 3, partie du lot n° 106, Montréal, Qué			
28 "	Avis d'expropriation	.....	Expropriation de terrain à Miltown, N.-B.	Pour édifice public	.....	.....
28 déc.	Succession de U. J. Tessier et de son épouse	"	Remise du lot du cadastre n° 519, Rimouski, Qué., terrain exproprié	Abords d'un brise-lames	95,813 pds car. ang.	2,000 00
30 "	James Lauder	"	Remise du ¼ n. e. de la sect. 28, canton 20, rang 21, Craven-Dam, Sask., terrain exproprié	Pour les fins du gouv	142·52 acres	4,753 97
30 "	J. C. Simpson et H. C. Simpson	"	Vente des lots n°s 12, 13 et 14, propriété 102, Virden, Man	Site pour édifice public	.....	6,200 00
1913.						
2 janv.	G. E. Frauley *et ux* et J. H. Frauley		Vente de terrain à St-Georges, N.-B	Site pour édifice public	.....	1,600 00
9 "	Le «Perley Home» pour les incurables	"	Vente du lot «A», n° 3, rue Wellington, Ottawa, Ont. Aussi lot A2 et partie de terrain et morceau du terrain adjoignant le lot «B», rue Wellington, Ottawa, Ont.	Site pour édifice des min.	31,360 pds carrés	96,250 00
13 "	Avis d'expropriation	.....	Expropriation des lots n° 513, 514 et 560, rivière St-Charles, Qué	Ecluse, barrage et vannes	2,619,565 pds car	.....
14 "	Thomas A. Shirley et Bella Shirley	Sa Majesté	Vente de terrain avec maison à Miltown, N.-B	Site pour édifice public	.....	2,000 00
15 "	Avis d'expropriation	.....	Expropriation de terrain à Lévis, Qué	Site du nouv. bas. de rad	.....	
18 "	Robert Fraser et Alice B. Fraser (son épouse)	Sa Mesjesté	Vente de terrain à Grand-Manan (Seal-Cove) N.-B	Pour un brise-lames	0·54 acre	200 00
20 "	Sa Majesté	Alphee Kimpton	Vente des lots du cadastre n°s 144 et 228, Ste-Thérèse de Blainville, Qué	Site pour édifice public	.....	3,600 00

N° 2.—ETAT des propriétés achetées ou vendues par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913—*Suite.*

Date de l'achat ou du transport.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Superficie.	Prix.
1913.						$ c.
21 janv.	F. W. Pickels *et ux*	Sa Majesté	Vente de terrain, côté est de la rivière Annapolis, Annapolis, N.-E.		1,925 pds car.	1 00
21 "	R. H. Jackson	"	Vente d'une partie du lot n° 15, au nord de la rue Victoria, Ottawa, Ont.	Site pour édif. des min.		16,140 00
22 "	Avis d'expropriation		Exprop. de terrain à Hespeler, Ont.	Site pour édifice public	½ acre	
24 "	La Cie de Navigation Richelieu et Ontario	Sa Majesté	Vente de terrain au village de Verchères, Qué.	Pour le monument de Madeleine de Vercchères	100 pds x 100 pds.	200 00
27 "	Willis James West	"	Vente du lot n° 20, propriété I, Soda-Creek, C.-B.	Site pour édif. des min.		125 00
30 "	James E. Russell	"	Vente d'une partie du lot n° 33, rues Victoria et John, Ottawa, Ont.	Site pour édif. des min.		14,740 00
31 "	Catharine Bishop	"	Vente d'une partie de ½ ouest du lot n° 5, rue Wellington, Ottawa, Ont.	Site pour édif. des min.		30,910 00
31 "	Catharine Bishop	"	Vente du lot n° 8, côté n. de la rue Wellington et partie du lot n° 11, côté ouest de la rue Kent, Ottawa, Ont.	Site pour édif. des min.		68,480 00
31 "	Catharine Bishop	"	Vente d'une partie du lot n° 11, côté ouest de la rue Wellington, Ottawa, Ont.	Site pour édif. des min.		9,500 00
3 fév.	Avis d'expropriation		Expropriation de terrain et d'un chemin à Campbellford, Ont.	Site pour édifice public.	0·23 acre	
4 "	F. W. Haynes	Sa Majesté	Vente des lots n°s 331 et 334, New-Liskeard, Ont.		43,540 pds sup.	187 50
7 "	Florence Bauldry	"	Remise des lots n°s 216, 220 et 225, à Latchford, Ont., expropriation			675 00
8 "	Alfred J. Echlin *et ux*	"	Vente d'un morceau de terrain à Round-Hill, N.-E.	Site pour quai	1er lot 4,950 pds car., 2ième lot 459 pds car.	100 00
11 "	L'hon. Haughton Lennox et *ux*	"	Vente d'un lot riverain à Kempenfeldt, Ont.	Site pour quai	0.50 acres	1 00
13 "	Avis d'expropriation		Expropriation d'une partie du côté nord du lot n° 13, rue Garafraxa, Durham, Ont.	Site pour édifice public	40 pds. x 78 pds.	
14 fév.	Alex. C. AuCoin et E. AuCoin	Sa Majesté	Vente de terrain et dépendances au Cap-Rouge, N.-E.	Site pour quai public		175 00

22 "	Avis d'expropriation		Expropriation de terrain à Severn-Bridge, dist. de Muskoka, Ont	Droit de passage au quai	·028 acre	
24 "	J. W. Horne	Sa Majesté	Vente des 80 pieds est des lots 21, 23, 24 et 25, bloc 76, Mission-City, N.-E	Site pour édifice public	80 pds x 120 pds	6,000 00
26 "	Mme Annie Thompson	"	Vente du lot n° 345, côté n. de la rue Scott, New-Liskeard, Ont	Temiskaming, Réserv. de		187 50
27 "	Avis d'expropriation		Exprop. de terrain à Vancouver, C.-B	Site pour quai	10·13 acres	
28 "	Village de St-Laurent		Cession de titre gratuit de 4 lots—Lots nos 89, 90, 91 et 92 du cadastre n° 465, chaque lot mesurant 28 pds 9 pcs x 100 pds	Site pour édifice public	28 pds 9 pcs x 100 pds	Don gratuit
			Aussi une portion du lot n° 84 (15 pds x 115 pds) à St-Laurent, Qué	Site pour édifice public	15 pds x 115 pds	
5 mars	The Wilson Box co	Sa Majesté	Vente de terrain et bâtisses à Brundages-Point, N.-B	Site pour quai	3,852 pds car	1 00
11 "	Robt. Chezley Tait et Minnie E. Tait	"	Vente de terrain à Shédiac, N.-B	Site pour édifice public		1,100 00
12 "	John B. Radcliffe	"	Vente du lot n° 19 prop. 10, district 125, groupe 1, Merritt, C.-B	Site pour édifice public		1,400 00
12 "	Andrew Kallin	"	Vente du lot n° 20, propriété 10, district 125, groupe I, Merritt, C.-B	Site pour édifice public		2,500 00
19 "	W. D. Cameron *et al*	"	Vente de terrain à Watford, Ont	Site pour édifice public		2,250 00
19 "	Jacob Brown et *ux*	"	Vente d'une partie de terrain composée du ¼ nord et des 45 pieds est de la ½ sud de la ½ n. du lot 9, côté est de la rue Main, à Watford, Ont	Site pour édifice public		350 00
22 "	Frs. St. Gelais	"	Vente d'une partie du lot n° 46, avec le quai au Ruisseau à la Loutre, Qué		35,850 pds	1,200 00
24 "	W. J. Stevenson	"	Vente de la ½ sud du lot n° 2, rue Yonge à Aurora, Ont	Site pour édifice public	50 chaînons x 3 chaînes et 38 chaînons	2,000 00
25 "	Alfred Ribeau	"	Vente d'un morceau de terrain à Ste-Victoire, Co. Richelieu, Qué	Site pour quai	30 pds x 310 pds	50 00
			Aussi un autre morceau de terrain du lot n° 28 du cadastre, à Ste-Victoire, Qué	Site pour quai	70 pds x 50 pds	
27 "	Cordon Runkle	"	Vente des lots nos 25, 26, 27 et 28, subdivision du lot n° 4, propriété 15, à Calipano, C.-B	Barrage de la rivière Capilano		2,500 00
29 "	John O. Pennington	"	Remise du ¼ n.-o. de la section 32, canton 20, rang, 21, O. du 2ème méridien (expropriation, barrage du terrain	Barrage Craven	20·47 acres	511.75 plus l'intérêt 185·84

N° 3.—ETAT des propriétés affermées par le ministère des Travaux Publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913.

Date du bail.	Bailleurs.	Preneurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Durée du bail.	Loyer payable
1912.						
1er avril	G. Harms	Sa Majesté	Propriété à Herbert, Sask	Immigration	6 mois	$25 00 p. mois
1 "	The Canadian Pac. Ry. Co.	"	Un espace dans le bureau de télégraphe à Edmonton, Alta	Télégraphiste du Gouv		$15 00 p. mois
2 "	J. B. Griffiths	"	Edifice à Stettler, Alta	Immigration	3 mois	$20 00 p. mois
3 "	Henry Birks & Sons, Ltd	"	Cinq (5) étages supérieurs et partie du soubassement dans l'édifice de Rosenthal, Ottawa, Ont	Pour les ministères de la Marine et des Pêcheries, du Revenu de l'int. et des Travaux Public	5 ans	$17,000 p. ans.
20 "	Royal Trust Company	"	Propriété, n° 26, rue Wellington, Ottawa Ont	Pour les fins du gouv	6 mois	$275 p. mois.
23 "	Sa Majesté	Paul Iverson	Propriété n° 46, côté ouest de la rue Lyon, Ottawa, Ont	Entreprise privée	6 mois	$15 00 p. mois
23 "	"	Eva Lespérance	Propriété n° 28, côté ouest, rue Lyon, Ottawa, Ont	Entreprise privée	6 mois	$16 00 p. mois
23 "	"	Robt. Spencer	Propriété n° 16, côté ouest, rue Lyon, Ottawa, Ont	Entreprise privée	6 mois	$10 00 p. mois
23 "	"	W. J. A.llan	Rez-de-chaussée, n° 28, rue Lyon, Ottawa, Ont	Entreprise privée	6 mois	$15 00 p. mois
23 "	"	U. Benoit	Rez-de-chaussée sur le devant n° 28, rue Lyon, Ottawa, Ont	Entreprise privée	6 mois	$17 00 p. mois
3 mai	"	Alex. Baker jr	2ème étage de la propriété n° 345½, rue Wellington, Ottawa Ont	Entreprise privée	Mensuellement	$20 00 p. mois
3 "	L. Munrœ	Sa Majesté	Deux (2) chambres dans l'édifice Munrœ, Hamilton, Ont	Immigration	Mensuellement	$20 00 p. mois
7 "	The Merchants Bank of Ca.	"	Edifice à Sedgewick, Alta	Fins du gouv	5½ mois	$30 00 p. mois
9 "	Sa Majesté	J. E. W. Currier	Rez-de-chaussée, édifice n° 26, rue Lyon, Ottawa, Ont	Entreprise privée	Mensuellement	$30 00 p. mois
10 "	"	Geo. S. Middlemass	2ème étage, chambres d'en arrière, édif. n° 28, rue Lyon, Ottawa, Ont	Entreprise privée	Mensuellement	$14 00 p. mois
1er juin	"	Annie Grant	Propriété n° 39, rue Kent, Ottawa, Ont	Entreprise privée	Mensuellement	$10 00 p. mois
6 "	"	Ottawa Electric Company	Pouvoirs hydrauliques des lots «K», «L», «M», «N», «O» et «P», île de la Chaudière, Ottawa, Ont	Entreprise privée	21 ans, renouvel	$100 00 par an pour chaque lot.

8 "	Conseil munic. de Ste Rose.	Sa Majesté	La moitié ouest d'une maison à Ste-Rose, Qué	Ministère des Postes	5 ans	$200 00 p. an.
10 " "	Sa Majesté	Ottawa Electric Ry. Company	Pouvoirs hydrauliques des lots «Q», «R» «S» et «T», île Vict., Ottawa, Ont.	Entreprise privée	21 ans	$100 00 pour chaque par année
10 "	Sa Majesté	J. J. O'Meara	Prop. n° 359, rue Wellington, Ottawa Ont.	Entreprise privée	Mensuellement	$17 00 p. mois
15 "	The Irvine School District. No. 892	Sa Majesté	Edifice à Irvine, Alta	(20 pds x 38 pds) Immig.	1 an	$15 00 p. mois
21 "	The Grand Trunk Pac. Ry.	"	Location de chacune des diverses sections du quai à Fort-William, riv. Mission, Ont	Fins du gouv	50 ans	1ères 2 sections $1,000.00 par année.
28 "	Sa Majesté	John Kane	Propriété n° 50, rue Lyon, Ottawa, Ont.	Entreprise privée	Mensuellement	$25 00 p. mois
1 juillet	Eveleen Byrne	Sa Majesté	Propriété à Frédéricton, N.-B	Immigration	du 1er juillet '12 au 1er mai '15	$400 00 p. an.
1 "	Sa Majesté	Canadian Pacific Ry. Co	Partie de terrain adjacent Beacon-Bar-Flats, St-Jean-Ouest, N.-B	Entreprise privée. 279,000 pds. car	5 ans	$1 00 p. année.
4 "	Beardmore & Co	Sa Majesté	Chambre, au 1er étage, édifice «Beardmore», Montréal, Qué	Bureaux de l'Ing. en chef	9 mois et 27 jours.	800 00
4 "	J. S. McDonald	"	Lot n° 13, propriété 2 et bâtisses dépendantes, à Sedgewick, Alta	Fin d'immigration	4 mois	$25 00 p. mois
11 "	Albert E. Brown (succession Rodier)	"	Maison de pierre n° 306, rue St-Antoine, Montréal, Qué	Fins du gouvernement	1 an	$3,500. p. ann.
22 "	Winnipeg, Terminus de la Gare Union	"	Chambre dans la nouvelle gare «Union», Winnipeg, Man	Pour les malles	5 ans	$2,416. p. ann.
30 "	James A. Kenny	"	Chambre au rez-de-chaussée d'un édifice, rue Bridge, Liverpool, N.-E	Pour l'inspect. du dragage.	1 an	$50 00 p. ann.
2 août	Sa Majesté	Bras d'Or Yacht Club	Terrain à Baddeck, N.-E	2,400 pds. car	Durant le bon plaisir	$1 00 par ann.
5 "	Alex. Leask	Sa Majesté	Partie d'un édifice—lot no.1, propriété 9, Battleford-nord, Sask	Immigration	5 août '12 au 5 mai 1913	$50 00 p. mois
3 septembre	R. C. Thomas	Sa Majesté	Chambres nos 28, 29, 30 et 31, Calgary, Alta	Fins du gouvernement	3ans pour les chambres 28 et 29	$40 00 p. mois (Chambres 30 et 3, $50 00 p. mois
6 "	Benjamin E. Rathwell	"	Chambres à Swan-River, Man	Fins du gouvernement	1 an	$15 00 p. mois
7 "	Board of trade de St-Jean, N.-B	"	Trois (3) chambres, St-Jean, N.-B	Personnel de l'ingénieur en chef	3 ans et 7 mois	$300 00 p. ann.
10 "	J. S. Bergeron et A. G. Verret	"	Deuxième étage d'un édifice, rue St-Jean, Québec, Qué	Fins du gouvernement	3 ans	$450 00 p. ann.

N° 3.—ETAT des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913—*Suite.*

Date du bail.	Bailleurs.	Preneurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Durée du bail.	Loyer payable
1912.						
17 sept.	Northern British Columbia Development Co.	Sa Majesté	Sept (7) chambres au rez-de-chaussée. Edifice «Fédéral», Prince-Rupert, C.-B.	Fins du gouvernement	1 ans	$450 00 p. mois
9 oct.	Sa Majesté	F. A. Sinclair	Permission de draguer du sable et du gravier le long du rivage en avant de la réserve des Sauvages n°. 2, embouchure de la crique Inlet, C.-B.	Entreprise privée	5 ans	5c. par v. c.
10 "	P. Winram	Sa Majesté	Rez-de-chaussée de l'édifice entre les 16ème et 17ème Ave. Vancouver, C.-B.	Facteurs	2 ans	$50 00 p. mois pour la 1ere année et $60 00 par mois pour la 2eme année
15 "	Gabriel Emile Foret	"	Rez-de-chaussée de l'édifice en brique, rue du Chemin de Fer, Régina, Sask.	Entrepôt de vérific	3 ans	$250 00 p. m.
25 "	J. B. Ryan *et al.*	"	Lots n°s 17 à 20, propriétaire 52, à Calgary Alta.	Minist. des Trav. pub.	3 ans	$8,750. p. ann.
1 nov.	Grand Trunk Ry. Co.	"	Location du site à Windsor, Ont.	Pour bassin du gouv.	21 ans, renouv.	$500 00 p. ann.
5 "	N. S. Fraser	"	Deux (2) chambres au 1er étage, édifice de l'Imperial Bank», «n° 15½, à Moose-Jaw, Sask.	Pour le Revenu de l'Int.	2 ans	$50 00 p. mois
9 "	L. Fraser	"	Chambre n°s 4, lot 12, propriété 14, à Medecine-Hat, Alta.	Immigration	1 an	$25 00 p. mois
11 "	Sa Majesté	Lake Erie Fish Co.	Permission d'ériger une maison de pêcherie à l'extrêmité intérieure du port, à Kingsville, Ont.	Entreprise privée	Durant le bon plaisir	$5 00 p. année
11 "	J. H. Cameron et A. M. Johnston	Sa Majesté	Deux (2) chambres, marquées «G» et «H», à Saskatoon, Sask.	Fins du gouv.	1 an	$126. p. mois
12 "	Philomène Lemieux Moisan.	"	Premier étage d'un édifice, rue Principale, à St-Georges Est, Qué.	Bureau de poste	5 ans	$200 00 par les Trav. pub. et $100 00 par le ministère des Postes.

12 "	Leonel Leduc	"	Propriété à Beauharnois, Qué	Bureau de poste	5 ans	$150. par les Trav. pub. et $125 00 par le ministère des Postes
15 "	James T. Emmerson	"	Chambre au n° 9, rue Cumberland, à Port-Arthur, Ont	Fins du gouvernement	1 an	$360 00 p. ann.
20 "	Geo. De La Salle	"	Propriété à Swift-Current, Sask	Pour bureau de poste	3 ans	$1,800. p. ann.
20 "	D. M. Finnie et W. D. Morris	"	Location de l'édifice de la «Banque Union», Ottawa, Ont	Fins du gouv	3 ans renouv	$4,000. p. ann.
22 "	J. A. Johnson	"	Edifice n° 1 de la propriété «Beck», à Swift-Current, Sask	Bur. des Terres Fédérales	3 ans	$2,100. p. ann.
26 "	Ottawa Building Comp., Ltd	"	Propriété du côté sud de la rue Wellington, Ottawa, Ont	Fins du gouvernement	7 ans	$2,500. p. ann.
26 "	Ottawa Building Comp., Ltd	"	Propriété à l'angle nord-est des rues Metcalfe et Slater, Ottawa, Ont	Fins du gouvernement	7 ans	$4,000. p. ann.
29 "	H. Robinson	"	Une partie de l'édifice «Robinson's», Ottawa, Ont	Fins du gouvernement	3 ans	$14,000. p. ann
30 "	R. C. Thomas	"	Propriété n°s 28, 29, 30 et 31, Calgary, Alta	Fins du gouvernement	3 ans	$40.00 p. mois pour les n°s 28 et 29 $50.00 p. mois pour les n°s 30 et 31
31 déc	John M. Garland Son et Co.	"	Les deux étages supérieurs dans l'édifice «Imperial», Ottawa, Ont	Bureau topographique du ministère de l'Int	Expiré le 1er oct. 1916	$2,500. p. ann.
31 "	W. H. Martin et Company	"	Soubassement d'un édifice sur la rue Wellington, Ottawa, Ont	Ministère de la Milice et Défense	3 ans	$900 00 p. ann.
1913. 1 janv	J. L. Jakes	"	Partie de l'édifice «Jakes», Merrickville, Ont	Bureau de poste	1 an	$350 00 p. ann.
7 "	Sa Majesté	Winnipeg Beach Club	Partie du lot riverain «A», près du brise-lames du gouv., à Winnipeg, Man.	Pour l'érection d'une bâtisse pour les vaisseaux	10 ans	$1.00 par ann.
18 "	F. Y. Newton	Sa Majesté	Bureau à Roblin, Man	Surintendant de la Réserve Forestière	Mensuellement	$27 50 p. mois
22 janv	Dme Vve Louise Jos. Préville	"	Propriété à Joliette, Qué	Poids et mesures	5 ans	$264 00 p. ann
22 "	Maxime Crépeau	"	Propriété à St-Félix de Valois, Qué	Bureau de poste	1 an	$100 par ann.
28 "	Sutherland Realty Comp.	"	Cinq (5) chambres dans l'édifice «Bruner», à Calgary, Alta	Bureau de poste	3 ans	$100. par mois
30 "	Alexander H. Bilsky	"	Edifice avenue Prospect, Cobalt, Ont	Bureau de poste	5 ans	$2,000. p. ann.
5 fév	Sa Majesté	Emery A. Lambert	Permission d'ériger un petit hangar sur le côté sud des abords du quai, à Lord's-Cove, N.-B	Entreprise privée	Durant le bon plaisir	$1 00 par ann.
6 "	Jas. Hope et Son	Sa Majesté	Troisième (3) étage d'un édifice, angle des rues Elgin et Sparks, Ottawa, Ont	Ministère des Postes	3 ans renouvelable	$2,500. p. ann.

N° 3.—ÉTAT des propriétés affermées par le ministère des Travaux publics du Canada, du 1er avril 1912 au 31 mars 1913—*Fin.*

Date du bail.	Bailleurs.	Preneurs.	Description de la propriété.	A quelles fins.	Durée du bail.	Loyer payable.
1913.						
8 fév.	Edw. Hedley Cuthbertson	Sa Majesté	Chambre n° 214 dans l'édifice «Cuthbertson», à Fort William, Ont.	Revenu de l'Int.	1 an	$204 00 p. ann.
26 "	McKenzie Mann et Co. Ltd.	"	Propriété à Gravelbourg, Alta.	Salle d'immg.	5 ans	$1 00 par ann.
4 mars	H. T. Hennessy	"	Lopins de terre, lots n°s 16, 17 et 18, propriété 23, Entwistle, Alta.	Fins du gouv.	5 ans	$3 00 par ann.
4 "	Timothée E. Boudreau	"	Chambre au 1er étage d'un édifice, à Edmunston, N.-B.	Immigration	1 an	$10 00 p. mois
6 "	Ecole Dist. de Virden n° 144	"	Bâtisse d'école en pierre, à Virden, Man.	Immigration	1 an	$250 00 p. ann.
12 "	The «Board of Trade» Alsask	"	Maison et dépendances, sur le lot n° 10, propriété 4, Alsask, Sask.	Immigration	6 mois	$90 00 p. mois
14 "	The Can. Bank of Commerce	"	Chambres n°s 1, 4 et 5 au 2ème étage de l'édifice «Canadian Bank of Commerce», à Revelstoke, C.-B.	Ministère des Trav. pub.	1 an renouvelable.	$75 00 p. mois
22 "	Julie Gougeon	"	La ½ ouest du soubassement de la propriété n° 19, quartier centre et chambre n° 2, 1er étage du même édifice, Montréal, Qué.	Atelier de charpentier et emmagasinement	26 mois	$55 00 p. mois
	P. Lyall & Sons Construction Co. Ltd.	"	Partie d'un terrain à Notre-Dame de Grâces, Montréal, Qué.	Pour emmagasiner les matériaux	Période illimitée	$1 00
28 "	Charles Charters et John Liggett	"	Bureaux n°s 5, 6, 7, 8 et 9 en arrière du premier étage de l'édifice sur la rue Université, Montréal, Qué.	Ministère de Postes	26 mois	$1,500. p. ann.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 1er août 1913.

I. A. CHASSÉ,
Greffier en Loi.

LISTE

DE QUELQUES-UNS DES

ACTES DU PARLEMENT

PASSÉS A LA SESSION DE 1912-13

EN CE QUI SE RAPPORTE

AU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS OU AUX TRAVAUX

SOUS SON CONTRÔLE

LISTE de quelques-uns des actes du Parlement du Canada passés dans le cours de la deuxième session du douzième parlement, ouverte à Ottawa, le 21e jour de novembre 1912, prorogée le sixième jour de juin 1913, concernant le ministère des Travaux publics et les travaux sous son contrôle (3-4 George V) et des arrêtés du Gouverneur général en conseil, ayant force de loi.

Sujet.	Titre entier du statut.	Chapitre.	Page du statut.
Incorporation de la Galerie Nationale du Canada.	Un acte incorporant la Galerie Nationale du Canada.	33	339
Sanction de contrat et paiement du subside autorisé.	Un acte autorisant le paiement d'un subside à la Western Dry Dock & Shipbuilding Co., Ltd.	57	449

N.B.—Par une proclamation en date du 22 février 1913, on a approuvé l'échelle des droits à être perçus par la "Upper Ottawa Improvement Company, Limited", pour l'usage des ouvrages de cette compagnie durant la saison de 1913. (Voir la *Gazette du Canada,* vol. XLVI, page 3355).

Par une proclamation en date du 22 février 1913, on a approuvé l'échelle des droits à être perçus par la "Rouge Boom Company", pour l'usage des ouvrages de cette compagnie, durant la saison de 1913. (Voir la *Gazette du Canada,* vol. XLVI, page 3155).

J. A. CHASSÉ,
Greffier en Loi.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 1er août 1913.

GALERIE NATIONALE DES ARTS

RAPPORT

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 1913

GALERIE NATIONALE DES ARTS DU CANADA,
BUREAU DU DIRECTEUR,
OTTAWA, 11 septembre 1913.

L'année dernière a été importante dans l'histoire de la Galerie Nationale du Canada, à en juger par les progrès réalisés dans les différentes divisions. On a fait l'acquisition d'un bon nombre d'œuvres d'art de valeur, canadiennes et étrangères. L'intérêt public s'est éveillé et a compris la valeur de la Galerie Nationale des Arts, comme propriété nationale; on a pu constater ce fait par le plus grand nombre de visites et l'augmentation des ventes de catalogues. On s'est aussi rendu compte que la nécessité s'impose de chercher pour la Galerie Nationale des Arts, à Ottawa, une demeure permanente qui soit un endroit convenable pour la conservation des trésors artistiques nationaux et une reconnaissance digne des arts canadiens qui ont tant fait déjà pour l'avancement social et le progrès du pays.

Voici quelques-uns des principaux événements de l'année dernière:—

L'inauguration officielle des salles actuelles de la Galerie Nationale, dans l'édifice du Musée Victoria, par son Altesse Royale le Gouverneur général a dû être contremandée, vu la maladie de Son Altesse Royale la duchesse de Connaught. L'idée même d'une inauguration officielle a été abandonnée jusqu'à ce que la Galerie Nationale ouvre les portes de sa demeure permanente.

Un concours fut ouvert pour l'érection d'un monument à Sa Majesté le Roi Edouard VII, sur le coin nord-est des terrains du Parlement, dominant la place Connaught. Tous les sculpteurs de l'empire britannique furent invités à y participer; quarante-cinq modèles furent reçus et soumis au Conseil aviseur des Arts. Par une décision unanime, le travail fut confié à M. Walter Allward, A.R.C.A., de Toronto; un deuxième prix de mille dollars fut accordé à M. S. Nicholson Babb, 17 St. Duncan's Rd., Baron's Court, Londres W., Angleterre. Le Canada doit être félicité de posséder un artiste assez éminent pour être le vainqueur dans un tel concours. Pour l'encouragement de cette branche importante des arts, il serait désirable de voir élever, de l'Atlantique au Pacifique, des monuments et statues qui serviraient en même temps à conserver la mémoire des découvreurs, des fondateurs et des citoyens éminents du Canada.

On a choisi des emplacements sur les terrains du Parlement, pour les statues de l'honorable George Brown et d'Arcy McGee, œuvres de M. G. W. Hill, A.R.C.A., de Montréal. Le monument de George Brown a été mis en place et celui de d'Arcy McGee le sera sous peu.

L'adoption par le Parlement du bill intitulé: "Un acte pour incorporer la Galerie Nationale du Canada", a eu lieu de fait au cours de la présente année, mais ce bill avait été entièrement préparé au cours de l'année 1912-13. Cet événement est le plus important de l'histoire de la Galerie Nationale, depuis son commencement. Cet acte du Parlement agrandit la sphère d'influence de la Galerie Nationale et lui permet d'encourager et de coopérer d'une manière plus satisfaisante à la diffusion des arts au Canada. Les devoirs et les pouvoirs du Conseil aviseur des Arts ont été grandement augmentés et le nom en a été changé en celui de Commission de la Galerie Nationale du Canada. Cette Commission sera responsable de l'emploi des crédits annuels votés pour la Galerie Nationale et de l'encouragement donné aux arts en général; elle devra rendre compte annuellement de son administration au ministère des Travaux publics.

La première édition du catalogue de la Galerie Nationale étant épuisée on dut en publier une deuxième édition vers la fin de l'année 1912.

En juillet 1912, le gouvernement français offrit de prêter, pour un an, une peinture de Jean Antoine Gudin, portant le nom de "Jacques-Cartier découvrant le fleuve Saint-Laurent". Ce prêt fut accepté et la peinture exposée dans la Galerie Nationale. Des remerciements furent offerts au gouvernement français par l'entremise de M. Philippe Roy, commissaire canadien à Paris.

Au cours de l'année, le soubassement au-dessous de la Galerie Nationale a été aménagé en un atelier où sont exécutés les travaux et les réparations nécessaires à l'entretien des pièces exhibées.

Des tourniquets ont été installés aux entrées de la Galerie Nationale en juillet 1912. Pendant les neuf mois qui se sont écoulés depuis, vingt-trois mille deux cent soixante-quatorze personnes ont visité les galeries. Ces chiffres indiquent mieux que tout autre argument l'intérêt qu'offre la Galerie Nationale au double point de vue instructif et amusant. Les salles ont aussi été ouvertes au public tous les jours de fêtes légales et les samedi après-midi. Cette innovation a été grandement appréciée si on en juge par le nombre de visites faites ces jours-là.

Au cours des neuf derniers mois on a vendu quatre cent quinze catalogues et distribué, comme cadeaux, cinq cent quatre-vingt copies. Il n'y a pas de doute que la vente de ces catalogues va augmenter à mesure que les possessions de la Galerie Nationale deviendront plus variées et plus intéressantes.

On se propose de mettre en vente, dans les galeries, des copies des peintures importantes ayant quelque valeur éducationnelle ou offrant un intérêt particulier au public.

Une des acquisitions les plus importantes de l'année a été faite par l'achat d'une collection de cent deux gravures de Robert Nanteuil, 1623-1678. Robert Nanteuil est l'un des graveurs les plus remarquables de cette époque de la gravure française; son œuvre comprend les portraits de presque tous les hommes célèbres et de plusieurs femmes de son temps. Ces gravures sont très intéressantes au point de vue de leur travail exquis et de leur valeur historique. Elles offrent encore plus d'intérêt au Canada, parce que l'époque de leur production est aussi celle qui a vu la grande tentative de colonisation du Canada par Louis XIV, et elles comprennent les portraits de plusieurs hommes qui furent mêlés aux événements qui se passèrent en France alors.

Les dons suivants ont été reçus au cours de l'année par la Galerie Nationale:—

1. Un original signé J. F. Millet, par M. Stéphane Bourgeois, de Paris et New-York.

2. Un meuble en acajou, composé de treize panneaux tournants, pour l'exposition des dessins, par M. Walter Fearon, de Cottier et Cie, de New-York.

3. Un livre intitulé: "Arabian Antiquities of Spain", par l'honorable M. Boyer, de Montréal.

Le Conseil Aviseur des Arts s'est réuni six fois au cours de l'année et a décidé l'achat de peintures, gravures, dessins, statues et objets d'art suivants:—

Peintures à l'huile—

Bréard, Henri	Gravures.
Dougherty, Paul	Eclaircie.
Ellis, Edwin	Marine.
Gagen, Robert F.	Marine.
German School, XVII Century	Sainte Famille.
Hankey, W. Lee	Cécile.
	Dryade.
Honthorst, Gerard	Le Comte de Carrich et sa Sœur.
Knight, Laura	La Plume Verte.
Livens, Horace Mann	Basse-Cour.
Morrice, J. W.	Le Cirque-Montmartre.

Macdonald, J. E. H. . . . . A l'ombre des Pins, Clair de Lune.
Simpson, Charles W. . . . . Quartiers d'hiver.
Roman Period, 1st Century, A.D. . Portrait peint au 1er siècle de notre ère trouvé sur une momie égyptienne.

Peintures à l'eau et pastels—

Chavignaud, George. . . . . Le Moulin à Vent.
Goodman, Gwelo. . . . . Canal à Venise.
Seymour, Munsey. . . . . Le printemps près de Magog, Québec.

Dessins et gravures—

Barker, Anthony. . . . . Les assassins surpris.
Côte à Montreuil.
Bauer, M. A. J. . . . . 26 gravures à l'eau forte.
Brangwyn, Frank, A.R.A. . . . . Pont de Brentford.
Village sur la falaise.
Cotton, J. J. W. . . . . Le rendez-vous.
Havre de St-Hyves.
Dawson, Edith B. . . . . Les dunes de Sussex.
De Zwart, W. . . . . L'heure de la traite.
Bateaux.
Marché à bestiaux.
Gabain, Ethel. . . . . Le danseur.
La presse à imprimer.
Voix.
Giles, W. . . . . Les oiseaux de Notre-Dame.
Hankey, W. Lee. . . . . La fille des grottes.
Les environs de Londres.
La Vierge et l'Enfant.
Hope, Edith A. . . . . Faunes buvant.
Laing, Frank. . . . . Duddingston.
Salisbury Crags, Edinburgh.
Lawrenson, Edward. . . . . Les gorges de la Tarn.
Legros, Alphonse. . . . . Vieillard au repos.
Neilson, Ivan. . . . . Goélettes, havre de Québec.
Rue Sous le Cap, Québec.
Pennell, Joseph. . . . . Tranchée à Paraiso.
Tranchée de la Culébra.
Abords des écluses de Gatun.
Tranchée de la Culébra.
Robinson, W. Heath. . . . . Conduisant les gens accablés vers l'Ile du Repos.
Shannon, Charles, A.R.A. . . . . Les Baigneurs.
Une idylle.
Portrait d'un artiste.
Le nageur.
Semeur et moissonneur.
Les Voyageurs.
Short, Sir Frank. . . . . Un vallon de Yorkshire.
Smyth, Olive C. . . . . Peer Gynt.
Spencer-Pryse, G. . . . . "Ceux qui cheminent vers le lieu du Pardon."
Stevens, Dorothy. . . . . Paysans Bretons.
Pont Vecchio.

Storm van's Gravesande	Le Port de Hambourg.
	Intérieur.
Swan, J. M.	Un léopard s'abreuvant.
Witsen, W.	Oude Schans.
	Jodenhouttuinen.
	Le forgeron du Village.
Zorn, Anders	Anna.
	Ida.
	Wet.
	Jeune fille lisant assise dans son lit.
	Remous dans l'eau.

Reproductions—

Fragment de couronnement, église de Saint-Urbain, Troyes, France; XIVe siècle.

Bas-relief, allégorie, Palais de Versailles, France, dernière partie du XVIIe siècle.

Bas-relief, allégorie, Palais de Versailles, France, dernière partie du XVIIe siècle.

Chapiteau de colonne, cathédrale de Narbonne, France, XVIe siècle.

Chapiteau de colonne, architecture romaine, église de Saint-Laumer, Blois, France, XIIe siècle.

Quatre détails de pilastres, de la galerie de l'orgue, cathédrale de Limoges, France, XVIe siècle.

Frise de stalles de chœur, cathédrale d'Amiens, France, gothique, XVe siècle.

Bras de stalles de chœur, cathédrale d'Amiens, France, gothique, XVe siècle.

Détails de feuillage, Caen, France, gothique.

Un crochet, cathédrale de Laon, France, dernière partie du XIIIe siècle.

Vantail de porte, Palais de Versailles, dernière partie du XVIIe siècle.

Fragment d'une petite colonne, architecture romaine, cathédrale de Chartres, France, XIIIe siècle.

Dessus de manteau de cheminée, Palais de Versailles, dernière partie du XVIIe siècle.

Détails d'un panneau avec feuillage, de Reims, France, XIVe siècle.

Tombeau de François II, duc de Bretagne et de Marguerite de Foix, cathédrale Saint-Pierre de Nantes, France, terminée en 1500.

Vase, orné de figures de Nepthune; de tritons et de sirènes, Versailles, XVIIe siècle.

Heaume, spécimen de heaume romain orné.

Inscription de la Deuxième Légion, avec Suove Taurilia, plaque commémorative de la construction du mur romain, de la rivière Forth à la rivière Clyde, par l'empereur Pie en l'an 142 A.D.

Statue de Mars, sculpture anglo-romaine.

Masque de parade, de Newstead, Angleterre, anglo-romain.

Tablette mithraïque, exemple d'un autel mithraïque.

Dieu-marin, attribué à la sculpture italienne et apporté à Londres pendant la période romaine.

Tombeau d'un centurion, spécimen d'un tombeau militaire romain du premier siècle A.D.

Tombeau d'un homme, spécimen de "Banquet funéraire", type d'un monument funéraire romain.

Tombeau d'un cavalier, œuvre supposée appartenir au premier siècle A.D.

Approuvé par le Conseil Aviseur des Arts.

ERIC BROWN,
Directeur.

NOMS DES PRINCIPAUX OFFICIERS DU MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS

AVEC

DATES DE LEUR NOMINATION, ETC., DE 1841 A 1913.

NOMS et date de la nomination, etc., des principaux officiers du ministère des Travaux publics, de 1841 à 1913.

Noms.	Fonction ou emploi.	Date de la nomination. Service. Du		Au	
Sous l'empire de l'Acte 4-5 Vic., chap. 38.					
CONSEIL DES TRAVAUX.					
Killaly., Hon. H. H.	Président				
Daly, Hon. D.					
Harrison, S.B.	Membres	29 déc.	1841	3 oct.	1844
Sullivan, R. B.					
Davidson, J., Esq.					
Begly, Thomas A.	Secrétaire	17 août	1841		
Keefer. Samuel	Ingénieur en chef	17 "	1841		
Rubidge, F.B.	Architecte et ingénieur en chef-adjoint	15 déc.	1841		
NOUVEAU CONSEIL DES TRAVAUX.					
Killaly, Hon. H. H.	Président				
Daly, Hon. D.					
Draper, Hon. W. H.	Membres	4 oct.	1844	8 juin	1846
Morris, Hon. W.					
Papineau. Hon. D. B.					
Sous l'empire de l'Acte 9 Vic., chap. 37, etc.					
Robinson, Hon. W. B.	Commissaire en chef	12 juin	1846	10 mars	1848
Taché, Hon. E. P.	" "	11 mars	1848	26 nov.	1849
Chabot, Hon. J.	" "	13 déc.	1849	31 mars	1850
Merritt, Hon. W.H.	" "	8 avril	1850	11 fév.	1851
Bourret, Hon. J.	" "	12 fév.	1851	27 oct.	1851
Young, Hon. John	" "	28 oct.	1851	22 sept.	1852
Chabot, Hon. J.	" "	23 sept.	1852	26 jan.	1855
Lemieux, Hon. F.	" "	27 jan.	1855	25 nov.	1857
Alleyn, Hon. C.	" "	26 nov.	1857	1er août	1858
Holton, Hon. L. H	" "	2 août	1858	6 "	1858
Sicotte, Hon. L. V.	" "	7 "	1858	10 jan.	1859
Rose, Hon. John	" "	11 jan.	1859	12 juin	1861
Cauchon, Hon. Joseph	Commissaire	13 juin	1861	23 mai	1862
Tessier, Hon. U. J.	"	24 mai	1862	27 mai	1863
Drummond, Hon. L. T.	"	28 "	1863	23 juillet	1863
Laframboise, Hon. M.	"	24 juillet	1863	29 mars	1864
Chapais, J. C.	"	30 mars	1864	30 juin	1867
Casgrain, Hon. Charles Eus.	Second Commissaire	9 juillet	1846	29 fév.	1848
Cameron, Hon. M.	Commissaire-adjoint	11 mars	1848	1er fév.	1850
Wettenhall, James Esq.	" "	2 fév.	1850	16 avril	1850
Bourret, Hon. Joseph	" "	17 avril	1850	11 fév.	1851
Killaly, Hon. H. H.	" "	12 fév.	1851	6 mai	1859
Keefer, Samuel	Sous-commissaire	6 mai	1859	7 mars	1864
Trudeau, Toussaint	" "	8 mars	1864	29 mai	1868
Begley, Thomas A.	Secrétaire	10 fév.	1841	31 oct.	1857
Trudeau, Toussaint	"	13 déc.	1859	7 mars	1864
Braun, Frederick	"	8 mars	1864	1er juill.	1867
Page, John	Ingénieur en chef	31 oct.	1873	1er oct.	1879

NOMS et date de la nomination, etc., de principaux officiers du ministère des Travaux publics, de 1841 à 1913.—*Suite.*

Noms.	Fonction ou emploi.	Date de la nomination. Service. Du	Au
Sous l'empire de l'Acte 31 Vic., chap. 12.			
McDougall, Hon. Wm	Ministre	1er juill. 1867	7 déc. 1869
Langevin, C.B., Hon. Hector L	"	8 déc. 1869	6 nov. 1873
Mackenzie, Hon. Alexander	"	7 nov. 1873	16 oct. 1878
Tupper, C.B., K C.M.G., Sir Charles	"	17 oct. 1878	19 mai 1879
Langevin, C.B., K.C.M.G., Sir Hector L	"	20 mai 1879	11 août 1891
Smith, Hon. Frank	Ministre intérimaire	14 août 1891	10 jan. 1892
Ouimet, Hon. Joseph Alderic	Ministre	11 jan. 1892	30 avril 1896
Desjardins, Hon. Alphonse	"	1er mai 1896	12 juillet 1896
Tarte, Hon. J. Israel	"	13 juill. 1896	21 oct. 1902
Sutherland, Hon. James	"	11 nov. 1902	3 mai 1905
Hyman, Hon. Charles S	"	22 mai 1905	29 août 1907
Pugsley, Hon. Wm	"	30 août 1907	12 oct. 1911
Monk, Hon. F. D	"	12 oct. 1911	22 oct. 1912
Rogers Hon. Robert	"	29 oct 1912	
Trudeau, Toussaint	Sous-ministre	29 mai 1868	1er oct. 1879
Baillargé, G. F	"	4 oct. 1879	31 déc. 1890
Gobeil, A., I.S.O	"	1er jan. 1891	2 juin 1908
Hunter, James B	"	1er juill. 1908	
St. Laurent, Arthur	Sous-ministre adjoint	1er " 1908	
Braun, Frederick	Secrétaire	1er " 1867	30 sept. 1879
Chapleau, S	"	1er oct. 1879	4 nov. 1880
Ennis, F. H.	"	5 nov. 1880	13 jan. 1885
Gobeil, A.	"	23 jan. 1885	31 déc. 1890
Roy, E. F. E	"	1er jan. 1891	31 " 1900
Gelinas, Fred	"	8 juin 1901	2 juillet 1908
Tessier, Napoleon	"	11 août 1908	2 juin 1910
Desrochers, Rodolphe Charles	"	1er juill. 1910	
McPherson, D. A.	Secrétaire-adjoint	18 jan. 1891	11 avril 1893
Desrochers, Rodolphe Charles	"	8 " 1896	30 juin 1910
Dillon, R. W	"	1er déc. 1910	23 mars 1911
Colman, L. H	"	23 mai 1911	
Page, John	Ingénieur en chef	1er juill. 1868	1er oct. 1879
Perley, H. F	"	25 nov. 1880	10 juillet 1891
Coste, Louis	"	26 juillet 1892	18 mars 1899
Lafleur, E. D	"	7 jan. 1905	
Dufresne, A. R	Ingénieur en chef adjoint	13 mai 1910	
Scott, Thos. S.	Architecte en chef	26 " 1871	30 oct. 1881
Fuller, Thomas	"	31 Oct. 1881	30 juin 1897
Ewart, David, I.S.O.	"	2 nov. 1897	

NOMS DES EMPLOYÉS PRÉPOSÉS AUX GLISSOIRS ET ESTACADES LE 31 MARS 1913

AVEC LA DATE DE LEUR

NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS APPOINTEMENTS, ETC.,

PRÉPOSES AUX GLISSOIRS ET ESTACADES.

ETAT donnant les noms, date de nomination, appointements, etc., des préposés aux glissoirs et estacades, le 31 mars 1913.

Nom.	Date de naissance.	Emploi.	En quel endroit.	Date de la nomination.	Appointements.	Observations.
Percepteur du revenu des travaux publics.					$ c.	
E. T. Smith	26 nov. 1846	Percepteur, 1ère div. Subdivision "A"	Ottawa	1er juil. 1889	2,900 00 p. année	Date de la 1re nomin. du bur. des Terres de la Cour., Ottawa, le 23 juin 1864. Commis au ministère du Revenu de l'Intérieur, du 1er juil. 1870 au 30 juin 1883. Trans. à la liste civile le 5 juin 1892 avec rang de commis de 1re cl. Nommé 1er com. le 1er juillet 1906. Promu à la subdivision A de la 1ère division, le 1er avril 1912.
James Steen	17 juin 1830	Batelier	"	12 juil. 1889	60 00 par mois	Date de la première nomination, 26 mai 1861. Compteur de bois à Ottawa pour le ministère du Revenu de l'Intérieur, du 7 janvier 1884 au 30 juin 1889.
J. Brassard	9 jan. 1859	"	"	1er mars 1901	70 00 "	
District du Saguenay.						
William Dallaire	8 oct. 1857	Maître d'estacades	Chicoutimi	1er avril 1907	75 00 "	
Jean Boucher		Ass. "	"	1er avril 1912	70 00 "	
Arm. Ouellet	15 juin 1879	Gardien	"	1er mai 1906	50 00 "	
Willie Dallaire	23 déc. 1882	"	"	1er mai 1906	50 00 "	
N. Duchesne	6 jan. 1880	"	"	6 avril 1908	50 00 "	
District du St-Maurice.						
John Dick	7 avril 1848	Maître d'estacades	Emb. du St-Maurice	21 mai 1898	1,100 00 p. année	
J. Brousseau	3 janv. 1869	" "	" "	1er fév. 1912	75 00 p. mois	
Jos. Page	7 juillet 1845	" "	Cap-aux-Corneilles	10 déc. 1879	75 00 "	
C. Lymburner	21 juillet 1833	" "	"	26 fév. 1912	75 00 "	
F. Brousseau	12 sept. 1865	" "	"	28 fév. 1912	75 00 "	
P. Gélinas	6 janv. 1862	" "	Ler Gres	28 mars 1912	75 00 "	
N. Lymburner	22 juillet 1855	Gardien des glissoirs	Chutes Shawinigan	1er juil. 1895	75 00 "	
S. Bisson	17 oct. 1863	Ass. d'estacades	Baie "	1er fév. 1911	60 00 "	
Joseph Paquin	9 oct. 1864	Maître d'estacades	Grand-Mère	21 nov. 1911	75 00 "	

F. C. Boucher	24 juillet 1868.	Ass. d'estacades	Grand-Mère	1er juill. 1912.	60 00 "	
Alp. Doucet	14 fév. 1867.	Maître d'estacades	Grandes-Piles	2 déc. 1911.	75 00 "	
District d'Ottawa.						
G. P. Brophy	24 fév. 1846.	Surintendant	Ottawa	6 juil. 1873.	3,000 00 p. année.	*Ouvrage de la rivière Ottawa* :—En outre des employés précités, etc., on emploie aux div. stations, dur. la descente du bois, un contremaître sur la gliss. à $1.50 et un assit. contremaître à $1.25 par jour : aussi de 25 à 30 hommes de $1 à $1.40 par jour de travail.
J. Kent	28 juin 1864.	Comptable	"	1er août 1886	1,800 00 "	
J. C. Scott	27 juin 1865.	Sous-ingénieur	"	1er avril 1889.	2,100 00 "	
S. E. Smith	25 mai 1869.	Commis	"	7 nov. 1904.	1,250 00 "	
A. A. Nantel, Mlle	31 mai 1887.	Clavigraphiste	"	2 juil. 1908.	700 00 "	
Wm. Cain	22 avril 1860.	Messager	"	1er jan. 1892.	300 00 "	
Geo. P. Huguet	13 mars 1883.	Dessinateur	"	2 juil. 1905.	1,400 00 "	
G. R. Nash	16 oct. 1882.	"	"	26 août 1904.	1,600 00 "	
D. Noonan	17 juin 1840.	Maître d'estacades	Gatineau	21 mars 1878.	750 00 "	
J. Nash	13 janv. 1857.	Sous-gard. des gliss.	Chaudière	25 mars 1858.	3 00 par jour.	
L. Cousineau	30 déc. 1852.	" "	Hull	26 oct. 1911.	2 00 "	Employé environ six mois.
Jos. Gaudette	24 juin 1840.	" "	Arnprior	17 mai 1912.	2 50 "	" " sept mois,
Joseph McCrea	26 mars 1859.	Maître d'estacades	Springtown	15 mai 1880.	25 00 p. mois	Employé environ 3 mois durant la navigation.
Patrick Barry	27 mars 1858.	Sous-gard. des gliss.	Grandes-Chutes	10 mars 1888.	1 50 par jour	Employé 4 mois durant la navigation. Surveille les réparations en hiver.
Duncan McLaren	7 janv 1860.	" "	Portage-du-Fort	7 sept. 1881.	456 25 p. année.	" "
N. Rochon	2 avri 1879.	" "	Rivière Noire	1 mars 1900.	480 00 "	" "
H. B. Smith	5 juin 1856.	" "	Bas de la Petawawa.	13 mai 1912.	2 00 par jour	" "
J. R. Jennings	28 avril 1843.	" "	Haut de la Petawawa	2 juin 1905.	2 00 "	" "
Wm. Thomson	3 mai 1843.	" "	Mountain	2 sept. 1879.	1 25 "	" 6 mois "
S. Moorhead	3 mai 1861.	" "	Calumet	1 mars 1901.	1 25 "	" 6 à 7 mois "
John Mullin	27 juillet 1851.	" "	Coulonge	10 avril 1899.	2 00 "	" 4 mis "
Thos. Tait	13 nov. 1877.	" "	Dumoine	20 avril 1912.	2 00 "	Employé 3 mois durant la navigation. Inspectera les travaux au besoin.
Jas. Carey	6 juillet 1850.	En charge	Cedar-Lake-Dam	1er avril 1901.	2 00 "	
T. McAnulty	5 juin 1857.	Sous-gard. de gliss.	Crooked-Chute	14 mai 1912.	2 00 "	
A. H. Johnson	28 nov. 1839.	"	Chenaux	— — 1865.	3 00 "	Payé durant la navigation, 7 mois.
District de Newcastle.						
Thos. Austin	5 juin 1857.	Maître de glissoirs	Chute de Fénelon	1er janv. 1912.	100 00 p. année.	Reçoit $360 par année du ministère des Chemins de fer et Canaux.
J. C. Bates		"	Burleigh	6 fév. 1907.	100 00 "	"
District de Richelieu.						
N. Menard		Maître d'estacades	Station de Beloeil	21 mai 1908.	100 00 "	
Chenal de Burlington pont tournant.						
Robert Lutz	23 mars. 1864.	Surveillant du pont	Burlington	1er avril 1912.	65 00 p. mois	

*Nommé comptable et payeur le 4 octobre 1904. ‡ Mort le 4 avril 1913.

PRÉPOSÉS AUX GLISSOIRS ET ESTACADES—*Fin.*

ÉTAT donnant les noms, etc., des préposés aux glissoirs et estacades—*Fin.*

Nom.	Date de naissance.	Emploi.	En quel endroit.	Date de la nomination.	Appointements.	Observations.
					$ c.	
Chenal de Burlington, pont tournant.						
N. Carey	30 avril 1875.	Assist. surv. du pont	Burlington	1er juin 1912.	2 00 par jour	Employé neuf mois.
J. Davey	12 août 1865.	" "	"	1er mars 1913.	2 00 "	" "
J. J. Fulton	3 mai 1881.	" "	"	1er mars 1913.	2 00 "	" "
Ecluse de Yamaska.						
O. Mineau	4 juil. 1844.	Gardien d'écluse	Yamaska	1er sept. 1885.	75 00 par mois	Employé 9 mois.
H. Lambert	20 août 1844.	"	"	1er juil. 1897.	50 00 "	" "
Ecluse de la riv. du Lièvre						
O. Laframboise		"	Rivière-du-Lièvre	1er mai 1912.	65 00 "	
Charles Brazeau	23 déc. 1862.	Journalier	"	3 mars 1902.	60 00 "	Employé 8 mois.
Canal d'alimentation, rivière Saint-Louis.						
Rapides Saint-André, écluse et barrage.						
John Hay	4 sept. 1870.	Surintendant	Rivière Rouge, Man.	27 nov. 1911.	1,800	
H. B. Johnston	— juil. 1871.	Assistant-surintendant	" "	1er avril 1910.	1,200	
N. Ross	4 juil. 1882.	Electricien	" "	1er janv. 1912.	1,100	
C. Johnston	6 juill. 1882.	Machiniste	" "	23 juin 1913.		
A. J. Sanders	17 mars 1880.	Eclusier	" "	3 mai 1912.	560 00	
A. Tilder	9 oct. 1854.	"	" "	" "	560 00	
John Sanders	21 fév. 1867.	"	" "	12 août 1912.	560 00	
James Swain	15 mars 1890.	"	" "	23 juin 1913.	560 00	

NOMS DES EMPLOYÉS PRÉPOSÉS AUX BASSINS DE RADOUB LE 31 MARS 1913

AVEC LA DATE DE LEUR

NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS APPOINTEMENTS, ETC.

PRÉPOSÉS AUX BASSINS DE RADOUB.

ETAT donnant les noms, date de nomination, appointements, etc., des préposés aux bassins de radoub, 31 mars 1913.

Nom.	Employé.	Où employé.	Date de la nomination.	Appointements.	Observations.
Bassin de radoub d'Esquimalt, Colombie-Britannique.				$ c.	
J. A. Gould	Surintendant	Esquimalt	20 juin 1906	165 00 par mois	
John Jeffcott	Mécanicien	"	4 janv. 1901	132 00 "	
F. N. Jones	Sous-mécanicien	"	8 janv. 1901	110 00 "	
A. D. Grieve	Charpentier	"	1er déc. 1878	126 50 "	
J. Young	Journalier	"	1er juin 1903	71 50 "	
J. Stock	"	"	1er juil. 1894	71 50 "	
Chas. Jordan	Soutier	"	1er juil. 1991	77 00 "	
Joseph Apleby	"	"	1er janv. 1909	77 00 "	
James Isbester	Gardien de nuit	"	24 juil. 1909	71 50 "	
Bassin de radoub de Lévis.					
Alf. Samson	Surintendant	Lévis	15 fév. 1900	1,800 00 par année.	
W. McDougall	Ingénieur-mécanicien	"	1er juin 1888	90 00 par mois	
T. Després	Sous-ingénieur	"	21 juil. 1901	70 00 "	
Casimir Bourassa	Chauffeur	"	16 fév. 1907	50 00 "	
Bassin de radoub de Kingston.					
Bassin loué à la Kingston Dry Dock & Shipbuilding Company, Limited, le 1er mai 1910, pour une période de 21 ans.—W. J. Fair, secrétaire.					

JOS. VINCENT.

LISTE DES MÉCANICIENS, AIDES-MÉCANICIENS, CHAUFFEURS ET GARDIENS PRÉPOSÉS AUX ÉDIFICES PUBLICS DANS LA PUISSANCE DU CANADA LE 31 MARS 1913

AVEC LA DATE DE LEUR

NOMINATION, LE CHIFFRE DE LEURS APPOINTEMENTS, ETC.

MÉCANICIENS ET GARDIENS PRÉPOSÉS AUX ÉDIFICES PUBLICS FÉDÉRAUX.

ETAT donnant les noms des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices publics fédéraux le 31 mars 1913.

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
						$ c.		$ c.
Amherst.....N.-E.	Edifice public.....	J. H. Chapman.....	3 jan. 1846	Concierge.....	1er sept. 1901	33 33	12 mois.....	400 00
Annapolis..... "	"	John McKay.....	26 oct. 1847	"	1er avril 1891	33 33	12 "	400 00
Antigonish..... "	"	J. C. Fraser	31 mai 1847	"	1er oct. 1902	33 33	12 "	400 00
Arichat..... "	"	Mme. A. DeRooch.....	30 juin 1868	"	5 mai 1905	12 50	12 "	150 00
Baddeck..... "	"	D. Munro.....	1er mai 1845	"	1er juil. 1912	33 33	12 "	400 00
Bridgewater..... "	"	Thos. Cohoon.....	9 jan. 1853	"	19 jan. 1909	33 33	12 "	400 00
Canso..... "	"	G. A. Pyche	17 juin 1865	"	8 déc. 1911	33 33	12 "	400 00
Dartmouth..... "	"	I. C. Henley.....	11 déc. 1846	"	22 mai 1894	37 50	12 "	450 00
Digby..... "	"	F. Denison.....	8 nov. 1841	"	14 mai 1902	33 33	12 "	400 00
Glace-Bay..... "	"	Mme. J. A. Currie.....	29 juin 1865	"	20 déc. 1909	50 00	12 "	600 00
Guysborough..... "	"	Mme L. Hadley.....	27 déc. 1860	Concierge-suppl.	31 mars 1911	10 00	12 "	120 00
Halifax..... "	Entrepôt de vérification...	Martin O'Neil.....	15 déc. 1850	Concierge.....	1er oct. 1897	54 16	12 "	650 00
" ..... "	Edifice fédéral.....	Richard Power.....	30 août 1834	Mécanicien.....	1er oct. 1871	62 50	12 "	750 00
" ..... "	"	J. DeYoung	8 déc. 1860	Chauffeur.....	28 nov. 1904	54 16	12 "	650 00
" ..... "	"	J. Hendley.....	10 août 1854	Ass.-chauffeur..	1er mars 1912	54 16	12 "	650 00
" ..... "	"	L. W. Anderson.....	— nov. 1850	Pr. à l'ascenseur.	31 oct. 1910	54 16	12 "	650 00
" ..... "	"	L. Umlah.....	21 juillet 1885	" " ..	1er août 1912	54 16	12 "	650 00
" ..... "	"	J. Dee.....	21 juillet 1885	Concierge	18 fév. 1911	54 16	12 "	650 00
" ..... "	Douane	J. F. Sullivan.....	16 avril 1886	Asst.-concierge .	1er juil. 1872	41 66	12 "	500 00
" ..... "	"	Geo. Crockford.....	19 juin 1855	Nettoyeur .	7 juillet 1910	50 00	12 "	600 00
" ..... "	"	F. Warner.....	8 oct. 1860	Chauffeur	1er mai 1907	41 66	12 "	500 00
" ..... "	"	J. Barnes.....	3 déc. 1857	Mécanicien.....	28 jan. 1907	64 16	12 "	770 00
" ..... "	"	P. L. Nickerson.....	4 mars 1887	Pr. à l'ascenseur.	6 fév. 1911	54 16	12 "	650 00
" ..... "	"	G. Selig.....	21 avril 1854	Chauffeur.....	26 avril 1907	54 16	12 "	650 00
" ..... "	Edifice de l'immigration...	John Oxley.....	17 avril 1856	"	2 fév. 1897	64 16	12 "	770 00
" ..... "	" "	J. Brennan.....	22 oct. 1858	Asst.-concierge .	1er fév. 1913	54 16	12 "	650 00
Inverness..... "	Edifice public.....	J. A. McDonald.....	1 juillet 1878	Concierge	1 déc. 1911	33 33	12 "	400 00
Kentville ..... "	"	W. Hiltz.....	10 avril 1864	"	14 nov. 1900	33 33	12 "	400 00
Lunenburg..... "	"	C. Dauphine.....	19 mars 1867	"	1er juil. 1912	33 33	12 "	400 00
Liverpool..... "	"	James Clements.....	25 juin 1835	"	27 juin 1900	33 33	12 "	400 00
New-Glasgow..... "	"	K. Forbes	11 juin 1851	"	1 déc. 1910	37 50	12 "	450 00
North-Sydney ..... "	"	H. D. McMillan.....	16 nov. 1865	"	11 mars 1911	37 50	12 "	450 00
Pictou..... "	"	M. Roach.....	15 oct. 1839	"	27 août 1912	25 00	12 "	300 00
" ..... "	Douane	F. J. Cole.....	8 mai 1848	"	27 août 1912	25 00	12 "	300 00
Shelburne..... "	Edifice public.....	H. Swensburg	7 juillet 1844	"	17 fév. 1911	33 33	12 "	400 00

Springhill	"	Edifice public	J. A. Watt	5 sept.	1849	Concierge	1 déc.	1903	37 50	12	"	450 00
Sydney	"	"	Mme. M. Keefe	4 jan.	1850	"	13 janv.	1904	38 33	12	"	460 00
Sydney-Mines	"	"	Wm Way			"	18 nov.	1912	37 50	12	"	450 00
Truro	"	Bureau de poste	W. Rœbuck			"	1er août	1897	33 33	12	"	400 00
Westville	"	Edifice public	J. A. Conners	5 nov.	1855	"	1er avril	1913	33 33	12	"	400 00
Windsor	"	Bureau de poste	J. A. Mosher	16 nov.	1841	"	13 février	1899	41 66	12	"	500 00
Yarmouth	"	Edifice public	W. H. Whelan	23 déc.	1841	"	1er mars	1900	33 33	12	"	400 00
Charlottetown	I.-P.-E.	Anc. banque	Ed. Flynn	16 mars	1856	"	1er oct.	1911	41 66	12	"	500 00
"	"	Edifice fédéral	A. Mackenzie	12 mai	1856	"	1er nov.	1896	58 33	12	"	700 00
"	"	"	E. Cameron	2 nov.	1853	Messager	15 nov.	1906	41 66	12	"	500 00
"	"	"	J. Savidant	19 juin	1869	Ass. concierge	9 déc.	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	M. A. Allan	1er août	1855	"	24 janv.	1898	50 00	12	"	600 00
Georgetown	"	"	A. D. McPhee, M.P.	29 oct.	1866	Concierge	27 mars	1909	10 00	12	"	120 00
Montague	"	"	H. L. Peardon	13 avril	1885	"	27 août	1906	13 33	12	"	160 00
Summerside	"	"	A. McSween	25 sept.	1335	"	1er sept.	1897	33 33	12	"	400 00
Souris	"	"	R. F. St. John	27 juin	1873	"	17 juin	1912	33 33	12	"	400 00
Tignish	"	"	J. W. Chiasson	14 fév.	1861	"	29 mars	1913	33 33	12	"	400 00
Bathurst	N.-B.	"	J. H. Doucet	16 juillet	1846	"	26 mars	1906	33 33	12	"	400 00
Campbellton	"	"	C. Watson	15 "	1855	"	1er mars	1912	33 33	12	"	400 00
Carleton, St-Jean	"	"	Mme J. C. Leonard	11 avril	1859	Ass.-concierge	15 sept.	1908	33 33	12	"	400 00
Chatham	"	"	C. Johnson	18 mai	1856	Concierge	27 mars	1895	25 00	12	"	300 00
Dalhousie	"	"	Wm Gould	1er janv.	1853	"	26 nov.	1890	33 33	12	"	400 00
Fairville	"	"	Alex. Scott	18 avril	1873	"	3 fév.	1913	33 33	12	"	400 00
Fredericton	"	"	Ludlow Yerxa	18 déc.	1843	"	1er juil.	1900	41 66	12	"	500 00
Grand Falls	"	"	J. R. Graham	18 nov.	1840	"	30 août	1912	33 33	12	"	400 00
Hartland	"	"	J. W. Adams	10 fév.	1847	"	11 juin	1912	41 66	12	"	500 00
Hillsborough	"	"	R. Slater	17 mars	1849	"	2 déc.	1912	33 33	12	"	400 00
Marysville	"	"	Jas. Inch, P.M.	10 sept.	1350	"	31 mai	1912	12 50	12	"	150 00
Moncton	"	"	E. B. Hicks	11 janv.	1832	"	11 janvier	1886	37 50	12	"	450 00
Newcastle	"	"	Patrick Keating	13 mars	1840	"	23 octobre	1886	33 33	12	"	400 00
Richibouctou	"	"	G. Holleran	19 sept.	1863	"	5 avril	1912	33 33	12	"	400 00
Sussex	"	"	T. Gagnon	23 mars	1857	"	1er avril	1913	33 33	12	"	400 00
St-Jean	"	Douane	N. J. Morrison	25 juillet	1858	Méc. et concierge	1er mai	1894				
							27 avril	1874	70 00	12	"	784 00
"	"	"	Christopher White	20 nov.	1844	Concierge	9 nov.	1885	55 00	12	"	660 00
"	"	"	J. T. Logan	1er sept.	1882	Ass.-chauffeur	23 déc.	1908	50 00	12	"	600 00
"	"	"	James A. Paul	1er août	1837	Messager	13 octobre	1891	58 33	12	"	700 00
"	"	Bureau de poste	James Wolfe	10 mars	1850	Mécanicien	1er déc.	1893	65 00	12	"	780 00
"	"	"	Edward Haney	22 février	1849	Prép. à l'ascens.	27 nov.	1882	60 00	12	"	720 00
"	"	"	Jas. Gray		1856	Chauffeur	12 déc.	1908	50 00	12	"	600 00
"	"	"	John Killen	9 juin	1857	Concierge	4 mars	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	H. R. Garrity	6 sept.	1877	Ass.-concierge	16 avril	1910	40 00	12	"	480 00
"	"	Hôpital de détention	R. Stackhouse	13 oct.	1851	Gardien	15 nov.	1911	$1.50 p. jo.	12	"	558 00
"	"	Edifice de l'immigration	F. Haslam	30 déc.	1876	"	29 janvier	1903	55 00	12	"	660 00
"	"	" "	Jos. Sleeth	3 oct.	1872	"	— sept.	1902	55 00	12	"	660 00
"	"	Station de la quarantaine	Fred. Hargrave	25 avril	1871	Concierge	29 déc.	1904	60 00	12	"	720 00
St-Stephen	"	" "	W. Evans	18 mars	1859	"	1er janv.	1913	45 83	12	"	550 00
Tracadie	"	Lazaret	P. Arseneault	19 mai	1869	Chauffeur	24 déc.	1908	45 00	12	"	540 00
"	"	"	A. Arseneau	3 mai	1883	"	9 oct.	1912	35 00	12	"	420 00
Woodstock	"	Edifice public	W. Hay	15 nov.	1844	Concierge	17 février	1911	37 50	12	"	450 00

ETAT donnant les noms de mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices publics fédéraux le 31 mars 1913 – *Suite.*

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
						$ c.		$ c.
Arthabaska..... P.Q.	Edifice public.....	Dr E. O. Belleau.....	1er sept. 1856	Concierge.....	22 nov. 1911	33 33	12 mois.....	400 00
Aylmer..... ..... "	"	L. Chartier.....	23 août 1860	"	4 juin 1912	8 33	12 "	100 00
Acton Vale..... "	"	F. H. Beauregard.....	9 avril 1847	"	1er nov. 1911	41 66	12 "	500 00
Berthierville..... "	"	J. A. Rocray.....	24 mai 1893	"	7 mai 1912	6 25	12 " ...	75 00
Buckingham..... "	"	T. F. Bisson, M.P.....	23 mai 1848	"	3 février 1903	10 00	12 "	120 00
Chicoutimi..... "	"	G. A. Blais...	24 sept. 1870	"	4 déc. 1907	45 83	12 "	550 00
Coaticook..... "	"	I. Baldwin.....	16 nov. 1839	"	27 juin 1889	41 66	12 "	500 00
Cookshire..... "	"	S. Wright.....	25 juin, 1856	"	4 février 1909	33 33	12 "	400 00
Drummondville..... "	"	O. H. Bernard	15 sept. 1847	"	25 juil. 1912	33 33	12 "	400 00
Farnham (ouest)..... "	"	J. Bélanger..... . .	19 janv. 1847	"	30 janvier 1906	25 00	12 " ...	300 00
Fraserville ..... "	"	E. Dubé.....	11 nov. 1847	"	12 mai 1911	33 33	12 "	400 00
Granby..... "	"	Wm. Bourgois.....	17 nov. 1877	"	1er janv. 1912	25 00	12 "	300 00
Hull..... "	Bureau de poste...	T. J. Madore, M.P.....	1er déc. 1843	"	8 mars 1900	12 50	12 "	150 00
Iberville. ..... "	"	A. Courtois.....	20 janvier 1869	"	7 mai 1907	40 00	12 "	480 00
Joliette..... "	Edifice public.....	A. Ratel...	29 déc. 1845	"	1er sept. 1897	41 66	12 "	500 00
Knowlton..... "	"	L. H. Pibus, M.P.....	22 avril 1877	"	1er mai 1912	12 50	12 "	150 00
Lachine..... "	"	O. P. Robert, M.P	7 sept. 1846	"	26 janvier 1899	8 33	12 "	100 00
Lachute..... "	"	D. Joss.....	10 octobre 1857	"	28 avril 1909	33 33	12 "	400 00
Laprairie..... "	"	Jos. Brisson, M.P.....	11 nov. 1869	"	22 nov. 1901	12 50	12 "	150 00
Lévis..... "	"	C. Lamontagne.....	28 déc. 1850	"	17 mars 1908	35 41	12 "	425 00
Longueuil..... "	"	E. H. Lamarre.....	28 avril 1849	"	1er janv. 1912	25 00	12 "	300 00
L'Assompton..... "	"	A. Martel.....	1860	"	18 nov. 1911	33 33	12 "	300 00
Magog..... "	"	N. Lacasse.....	16 juin 1869	"	1er juil. 1909	25 00	12 "	400 00
Marieville ..... "	"	P. Prairie	17 nov. 1886	"	13 octobre 1912	25 00	12 "	300 00
Mégantic..... "	"	S. Brousseau.....	25 sept. 1842	"	15 février 1912	33 33	12 "	400 00
Montmagny..... "	"	H. Courteau.....	21 février 1861	"	1er juill. 1912	33 33	12 "	400 00
Montréal..... "	Douane.....	C. Daudelin.....	19 juin 1843	"	16 juillet 1992	41 66	12 "	500 00
" ..... "	"	C. Girard.....	11 août 1844	Nettoyeur..	28 octobre 1910	55 00	12 "	660 00
" ..... "	"	F. X. Bernier.....	24 mai 1856	"	28 octobre 1910	55 00	12 "	600 00
" ..... "	"	A. Clairmont.....	8 mai 1865	"	1er déc. 1912	50 00	12 "	600 00
" ..... "	"	A. Cousineau.....	26 juin 1862	"	15 avril 1912	50 00	12 "	600 00
" ..... "	"	B. Lajeunesse.....	20 nov. 1861	Chauffeur.....	23 nov. 1896	65 00	12 "	780 00
" ..... "	"	J. McMahon.....	15 octobre 1865	... .	26 sept. 1912	65 00	12 "	780 00
" ..... "	"	A. Tremblay.....	12 avril 1862	Plombier..... .	25 octobre 1907	60 00	12 "	720 00
" ..... "	Entrepôt de vérification....	M. Boyer.....	18 février 1848	Mécanicien.....	4 mars 1882	70 00	12 "	840 00
" ..... "	"	Jos. Forgues.....	15 mai 1874	Chauffeur	2 nov. 1904	60 00	12 " ...	780 00

Montréal	P.Q.	Entrepôt de vérification	A. Tremblay	12 avril	1862	Chauffeur la nuit	25 oct.	1907	60 00	12	mois	720 00
"	"	"	P. Prudhomme	7 mars	1854	Prép. à l'ascens'r	19 mars	1906	60 00	12	"	720 00
"	"	"	S. McGarry	15 juin	1873	Pr. au monte-ch.	12 janvier	1904	60 00	12	"	720 00
"	"	"	H. Marchand	15 mars	1856	"	7 oct.	1904	60 00	12	"	720 00
"	"	"	J. Neville	18 mars	1870	"	12 janvier	1904	60 00	12	"	720 00
"	"	"	A. Drouin	14 juin	1868	"	28 nov.	1904	60 00	12	"	720 00
"	"	"	A. Barrette	28 août	1873	"	21 juillet	1908	60 00	12	"	720 00
"	"	"	A. Lesieur	22 juin	1868	"	18 avril	1912	60 00	12	"	720 00
"	"	"	J. Larocque	25 nov.	1856	Nettoyeur	1er fév.	1903	55 00	12	"	660 00
"	"	"	S. Lanctot	28 juin	1850	"	23 nov.	1896	55 00	12	"	660 00
"	"	"	J. B. Desjardins	21 janv.	1863	"	26 janvier	1907	55 00	12	"	660 00
"	"	"	U. Paquette	13 oct.	1866	"	1er juin	1909	55 00	12	"	660 00
"	"	"	J. Brunet	27 juin	1881	"	7 oct.	1908	55 00	12	"	660 00
"	"	"	H. Valiquette	30 déc.	1871	Charpentier	1er fév.	1903	70 00	12	"	840 00
"	"	"	A. Poirier	18 juin	1870	"	5 oct.	1909	65 00	12	"	780 00
"	"	"	A. Nuttall	15 février	1872	Electricien	1er juin	1905	65 00	12	"	780 00
"	"	Entrep. de vérif. et douane	James Quinn	4 juin	1872	Chauffeur	2 juillet	1908	70 00	12	"	840 00
"	"	" "	J. Donavan	7 août	1841	"	29 mars	1913	60 00	12	"	720 00
"	"	Revenu de l'Intérieur	Louis St. Jean	17 sept.	1840	"	1er déc.	1892	60 00	12	"	720 00
"	"	"	M. O'Donnell	13 sept.	1863	Concierge	17 mai	1912	20 00	12	"	240 00
"	"	Edifices fédéraux	A. Morrison	15 août	1878	Insp. électricien.	3 avril	1913	125 00	12	"	1,500 00
"	"	Bureau de poste	D. Brown	16 janvier	1861	C'maître-mécan.	13 juin	1912	108 00	12	"	1,300 00
"	"	"	I. Trudeau	22 janvier	1963	Concierge	1er oct.	1902	95 00	12	"	1,400 00
"	"	"	A. Gagnery	19 juin	1862	Nettoyeur	1er oct.	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	W. Pagé	4 mars	1851	"	— nov.	1908	50 00	12	"	600 00
"	"	"	C. Rochon	18 janv.	1850	"	17 janv.	1906	50 00	12	"	600 00
"	"	"	Ed. Baudette	26 mars	1859	"	18 oct.	1904	50 00	12	"	600 00
"	"	"	H. Montigny	30 avril	1867	"	16 sept.	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	J. Lauzon	5 mai	1858	"	2 février	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	M. Paré	7 mai	1889	"	1er oct.	1911	50 00	12	"	600 00
"	"	"	Wm J. Boots	14 avril	1880	"	6 février	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	J. Laplante	12 mars	1850	"	12 déc.	1907	50 00	12	"	600 00
"	"	"	L. Bélanger	31 mars	1853	"	13 mai	1912	55 00	12	"	600 00
"	"	"	P. Roy	15 août	1888	"	14 juillet	1907	55 00	12	"	660 60
"	"	"	J. Brunet	27 juin	1881	"	7 oct.	1908	55 00	12	"	660 00
"	"	"	T. Gauthier	10 juillet	1865	"	14 janv.	1908	55 00	12	"	660 00
"	"	"	P. Germain	4 février	1854	"	15 janv.	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	P. Cloutier	3 février	1853	"	26 août	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	D. Décarie	4 août	1875	"	2 août	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	E. Thompson	26 oct.	1868	"	1es mars	1913	50 00	12	"	600 00
"	"	"	D. Ledoux	5 mars	1859	"	17 oct.	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	F. Labelle	13 nov.	1853	"	1er nov.	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	A. Dechesne	18 nov.	1849	"	3 nov.	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	H. Martin	1er juill.	1873	"	9 janv.	1911	55 00	12	"	660 00
"	"	"	A. Bastien	1er nov.	1862	"	20 nov.	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	H. Provencher	5 sept.	1878	"	1er mars	1913	50 00	12	"	600 00
"	"	"	J. P. Murphy	18 déc.	1852	"	19 mai	1907	50 00	12	"	600 00
"	"	"	C. Lauzon	11 déc.	1860	"	28 février	1913	50 50	12	"	600 00
"	"	"	J. Davidson	11 oct.	1865	"	3 mai	1913	50 00	12	"	600 00
"	"	"	J. Ouimet	15 mars	1872	"	1er fév.	1913	50 00	12	"	600 00

ETAT donnant les noms, etc., des mécaniciens, aides-mécaniciers, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices publics fédéraux le 31 mars 1913—*Suite.*

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de la naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
						$ c.		$ c.
Montréal..... Qué.	Bureau de poste.....	D. Hughes.....	14 déc. 1885	Nettoyeur	5 mars 1913	50 00	12 mois.....	600 00
" ..... "	"	H. St. Pierre.....	25 oct. 1849	"	3 mars 1913	50 00	12 "	600 00
" ..... "	"	L. Prudhomme.....	27 juin 1887	" ...	14 février 1912	50 00	12 "	600 00
" ..... "	"	I. Jasmin.....	25 sept. 1844	"	9 janv. 1912	50 00	12 "	600 00
" ..... "	"	M. Lorange.....	27 juin 1864	"	13 mai 1912	50 00	12 "	600 00
" ..... "	"	Mme D. Boyer.....	30 juillet 1843	Laveuse.....	1er juin 1887	28 00	12 "	326 00
" ..... "	"	Mme A. Crocnetière....	29 sept. 1859	"	1er nov. 1897	28 00	12 "	336 00
" ..... "	"	Mme V. Laverdure.....	16 juin 1859	"	12 nov. 1912	28 00	12 "	336 00
" ..... "	"	L. D. Thibault.....	28 janv. 1861	Electricien.....	15 déc. 1905	70 00	12 "	840 00
" ..... "	"	F. X. Lefebvre	13 déc. 1859	"	28 juin 1905	70 00	12 "	840 00
" ..... "	"	Osias Renaud.....	14 juin 1869	"	2 février 1907	70 00	12 "	840 00
" ..... "	"	G. Fauteux.....	11 février 1879	"	1er fév. 1913	65 00	12 "	780 00
" ..... "	"	G. Flannigan.....	23 mai 1862	"	13 sept. 1906	65 00	12 "	780 00
" ..... "	"	P. Lucey.....	17 janvier 1883	"	28 déc. 1912	65 00	12 "	780 00
" ..... "	"	J. Langevin	10 mars 1850	Chauffeur.....	18 oct. 1904	60 00	12 "	720 00
" ..... "	"	F. Rochon.	5 mars 1868	Prép. à l'ascens.	14 juin 1912	60 00	12 "	720 00
" ..... "	"	Oscar Renaud.....	19 février 1862	" ..	10 sept. 1899	60 00	12 "	720 00
" ..... "	"	S. Trudeau.....	14 oct. 1855	" ..	23 février 1913	60 00	12 "	720 00
" ..... "	"	O. Chaput.....	18 août. 1854	" ..	1er nov. 1909	60 00	12 "	720 00
" ..... "	"	O. de Ladurantaye.....	29 juin 1852	" ..	26 avril 1906	60 00	12 "	720 00
" ..... "	"	J. Cantin.....	23 février 1855	" ..	23 février 1913	60 00	12 "	720 00
" ..... "	"	A. Archambault.....	6 juillet 1869	" ..	29 nov. 1912	50 00	12 "	600 00
" ..... "	"	W. Filiatreault.....	22 mai 1873	" ..	23 janv. 1913	60 00	12 "	720 00
" ..... "	"	M. Wickham.....	— février 1877	" .	14 février 1912	60 00	12 "	720 00
" ..... "	"	J. B. Richot.....	14 janv. 1869	" ..	25 février 1913	60 00	12 "	720 00
" ..... "	"	P. Prudhomme.....	7 mars 1854	Pr. au monte-ch.	19 mars 1906	55 00	12 "	600 00
" ..... "	"	A. Bourassa	1er juin 1857	" .	4 août 1893	60 00	12 "	720 00
" ..... "	"	Alf. Trudeau	13 avril 1866	" .	17 janv. 1908	60 00	12 "	720 00
" ..... "	"	L. Brault.....	29 déc. 1854	" .	1er sept. 1901	60 00	12 "	720 00
" ..... "	"	C. Varin.....	13 mai 1883	" .	1er janv. 1911	55 00	12 "	600 00
" ..... "	"	W. J. Tremblay.....	22 mai 1879	" .	1er déc. 1909	55 00	12 "	660 00
" ..... "	"	J. C. Thibault.....	10 oct. 1852	Messager.	2 déc. 1909	65 00	12 "	780 00
" ..... "	"	J. McClanaghan.....	14 mars 1860	Aide-messager...	2 juillet 1903	65 00	12 "	780 00

Montréal	Qué.	Bureau de poste	J. I. R. Barthe	12 juillet	1863	Ass.-messager	1er mai	1906	55 00	12	mois	660 00
"	"	"	G. Robert	18 déc.	1853	Gardien du jour	1er juill.	1902	60 00	12	"	720 00
"	"	"	E. Richer	17 avril	1871	"	2 juillet	1912	60 00	12	"	720 00
"	"	"	J. Murphy	18 déc.	1852	Gardien de nuit	19 mai	1907	60 00	12	"	720 00
"	"	"	C. Berthiaume	8 nov.	1876	"	2 juillet	1902	65 00	12	"	780 00
"	"	"	T. Thompson	9 mai	1857	"	1er août	1912	65 00	12	"	780 00
"	"	"	L. Bédard	18 août	1854	Charpentier	1er avril	1908	65 00	12	"	780 00
"	"	"	J. Trudeau	6 juill.	1848	"	1er nov.	1912	65 00	12	"	780 00
"	"	"	A. Vallée	4 août	1847	"	4 août	1910	65 00	12	"	780 00
"	"	"	J. W. Corbeil	8 nov.	1879	"	15 sept.	1912	65 00	12	"	780 00
"	"	"	J. Renaud	3 avril	1863	Peintre	1er avril	1910	80 00	12	"	960 00
"	"	"	E. Hallée	14 mars	1850	"	29 janv.	1913	67 00	12	"	810 00
"	"	"	F. Valin	8 déc.	1886	Charpentier	5 juin	1912	65 00	12	"	780 00
"	"	"	J. M. Labelle			"			65 00	12	"	780 00
"	"	Station postale "B"	T. Drolet	11 mars	1852	Concierge	29 oct.	1908	54 00	12	"	650 00
"	"	"	A. Cunningham	15 avril	1878	Nettoyeur	2 janv.	1909	65 00	12	"	780 00
"	"	" "C"	N. Robillard	28 juin	1859	"	1er janv.	1912	60 00	12	"	720 00
"	"	" "D"	J. H. Roy	10 août	1888	Concierge	14 juill.	1907	60 00	12	"	720 00
"	"	" "E"	H. Paquette	7 août	1858	"	1er avril	1912	60 00	12	"	720 00
"	"	Bureau de poste (St-Henri)	Mme G. Colborn	30 janv.	1883	Laveuse	9 janv.	1912	28 00	12	"	336 00
"	"	Bur. de poste (Hochelaga)	J. H. Brown M.P	7 oct.	1851	Concierge	2 mars	1902	16 66	12	"	200 00
Nicolet	"	Edifice public	U. Papillon	16 mars	1843	"	8 nov.	1907	43 33	12	"	520 00
Nominingue	"	Bâtiment de l'immigration	V. Charbonneau	8 août	1878	"	1er avril	1912	25 00	12	"	300 00
Peribonka	"	" "	Ernest Roy	14 déc.	1877	"	1er oct.	1902	25 00	12	"	300 00
Pierreville	"	Edifice public	Mme S. G. Boucher, M.P.	7 mai	1853	"	1er déc.	1909	12 50	12	"	150 00
Plessieville	"	"	J. O. Vallée	22 mai	1855	"	1er nov.	1912	10 00	12	"	120 00
Québec	"	Entrepôt de vérification	D. P. Kennedy	9 fév.	1865	Mécanicien	1er avril	1897	75 00	12	"	900 00
"	"	" "	J. G. McLaughlin	15 nov.	1880	Chauffeur	4 juill.	1906	60 00	12	"	720 00
"	"	Bureau des mesur. de bois.	James O'Neil	15 août	1861	"	1er août	1894	45 00	12	"	540 00
"	"	Douane	J. Mountain	1er nov.	1848	"	10 nov.	1888	45 00	12	"	540 00
"	"	"	A. Martin	20 mai	1875	Pr. à l'ascenseur	12 avril	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	Bureau de poste	Rod. Roy	23 sept.	1878	Concierge	16 fév.	1910	66 66	12	"	800 00
"	"	"	S. Lortie	9 août	1849	Gardien	15 fév.	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	A. Poulin	5 janv.	1856	Prép. à l'ascens.	1er mars	1912	50 00	12	"	600 00
"	"	"	G. Cloutier			"	7 mai	1913	50 00	12	"	600 00
"	"	"	J. D. Villeneuve	22 oct.	1875	Messager	17 avril	1907	50 00	12	"	600 00
"	"	"	F. J. Cooper	8 juillet	1858	Chauffeur	15 juin	1895	75 00	12	"	900 00
"	"	Edifice du Gouverneur gén.	M. Lewis	6 mai	1871	Concierge	1er sept.	1905	$1 50 p. j.	12	"	547 00
"	"	Bur. de poste (St-Sauveur)	C. Turcotte	14 juin	1866	"	8 janv.	1907	12 50	12	"	150 00
"	"	Bureau de poste (St-Roch).	J. B. Turcotte	22 sept.	1860	"	7 mai	1910	41 66	12	"	500 00
"	"	Edifice public	D. Lortie	16 oct	1853	Menuisier	5 fév.	1910	$3 00 p. j.	12	"	030 00
"	"	"	A. Petitclerc	18 oct.	1865	"	5 "	1910	$3 00 p. j.	12	"	939 00
"	"	"	A. Lacasse	19 oct.	1877	Electricien	7 juill.	1910	75 00	12	"	900 00
Richmond	"	"	H. Desmarais	14 juill.	1869	"	7 mai	1898	33 33	12	"	400 00
Rigaud	"	"	J. B. Charleboisn	29 avril	1859	"	23 oct.	1912	12 50	12	"	150 00
"	"	"	G. Vallée	26 mars	1856	Aide-concierge	5 déc.	1912	12 50	12	"	150 00
Rimouski	"	Bureau de poste	A. Lepage	24 janv.	1863	Concierge	31 mai	1907	25 00	12	"	300 00
Roberval	"	Bâtiment des immigrés	G. Audet	18 nov.	1849	"			25 00	12	"	300 00
Saint-Hyacinthe	"	Edifice public	F. X. Tétreault	8 nov.	1845	"	1er mars	1912	43 33	12	"	520 00
"	"	Revenu de l'intérieur	E. Clapin	9 avril	1844	"	19 juill.	1904	33 33	12	"	400 00

ÉTAT donnant les noms, etc., des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux le 31 mars 1913—*Suite.*

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de naisasnce.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
						$ c		$ c.
Saint-Jean ..... Qué.	Douane.....	Léon Forrant.....	21 janv. 1849	Concierge.....	14 avril 1897	29 16	12 mois	350 00
" ..... "	Bureau de poste...	W. Brousseau, M.P.....	12 août 1866	"	25 mars 1909	39 16	12 "	350 00
Saint-Jérôme.. .... . "	Edifice public.....	T. Grignon.....	21 mars 1859	"	1er déc. 1911	33 33	12 "	400 00
Sherbrooke..... "	"	O. Deseve....	6 août 1848	"	2 avril 1898	33 33	12 "	400 00
Sorel . . .. "	"	J. B. Cadoret	 1847	"	10 juin 1912	40 00	12 "	680 00
Terrebonne ..... "	"	J .Brière.....	15 fév. 1861	"	1er nov. 1911	25 00	12 "	300 00
Thetford-Mines..... "	"	J. Rousseau, M. P.....	22 déc. 1859	"	1er juill. 1905	12 50	12 "	150 00
Trois-Rivières..... "	"	J. Beaulieu.....	7 avril 1850	"	1er avril 1913	50 00	12 "	600 00
" . ..... "	"	P. Gravelle.....	3 juin 1828	Ass. concierge ..	1er fév. 1891	25 00	12 "	300 00
Valleyfield... ..... "	"	Nap. Picard.....	8 mars 1847	Concierge.....	2 mai 1902	40 00	12 "	480 00
Victoriaville... ..... "	"	C. Thibault.....	1er juin 1861	"	22 août 1912	25 00	12 "	300 00
Alexandria.. ..... Ont.	"	D. K. McDonald	4 juillet 1847	"	17 oct. 1906	41 66	12 "	500 00
Almonte..... .... "	"	P. Burns	28 janv. 1861	"	1er sept. 1907	33 33	12 "	400 00
Amherstburg..... "	"	Mme Elliott.....	28 déc. 1854	"	6 juin 1905	33 33	12 "	400 00
Arnprior..... "	"	R. Tait..	16 oct. 1845	"	1er déc. 1909	33 33	12 "	400 00
Barrie. ..... "	"	E. Sévigny.....	19 mars 1847	"	1er mai 1903	33 33	12 " ...	400 00
Berlin..... ..... "	"	Jacob Clements.....	21 juin 1840	"	15 mai 1900	33 33	12 " ...	400 00
Belleville..... "	"	S. Haight	26 août 1857	"	24 janv. 1901	54 16	12 "	650 00
Bowmanville..... "	"	W. W. Allin...	13 janv. 1850	"	10 fév. 1905	37 50	12 "	450 00
Brampton ..... "	"	J. Foster....	16 sept. 1846	"	1er août 1906	33 33	12 "	400 00
Brantford ..... "	"	John Squire.....	24 avril 1842	"	27 oct. 1880	50 00	12 "	600 00
Bridgeburg..... "	"	Wm Hanna..... ...	15 août 1863	"	3 oct. 1905	29 16	12 "	350 00
Brockville..... "	"	C. F. Gray....	28 avril 1861	"	2 avril 1908	45 83	12 "	550 00
Carleton-Place. .... . "	"	J. F. Halpenny...	17 avril 1858	"	13 mai 1892	33 33	12 "	400 00
Cayuga..... "	"	G. A. Gibson, P.M.....	29 mars 1861	"	3 sept. 1891	4 16	12 "	50 00
Chatham ..... "	"	W. W. Mitchell.....	25 mai 1848	"	7 janv. 1885	50 00	12 "	600 00
Chesley..... ..... "	"	.....	.....	"	.....	.....	.....	.....
Clinton..... "	"	J. Scott, P.M.....	21 janv. 1859	"	9 fév. 1904	16 66	12 "	200 00
Cobourg..... "	"	W. Russell.....	5 sept. 1859	"	1er " 1911	37 50	12 "	450 00
Cornwall . .. . "	"	C. River.....	3 nov. 1848	"	1er mai 1012	37 50	12 "	450 00
Deseronto..... "	"	M. Hart.....	15 janv. 1862	"	1er juill. 1903	41 66	12 "	500 00
Dresden..... "	"	.....	.....	"	.....	.....	.....	.....
Dundas..... "	"	Wm Graham, P.M.....	5 déc. 1853	"	1er juill. 1898	4 16	12 "	50 00
Elora... . ..... "	"	Thos. Godfrey, P.M....	.....	"	19 avril 1912	8 33	12 "	100 00

Essex	Ont.	Edifice public	T. Trewin	27 juin	1847	Concierge	14 janv.	1913	33	33	12	mois	400 00
Fort-William	"	"	John Skea	20 juillet	1854	"	1er sept.	1912	45	83	12	"	550 00
Fergus	"	"	T. M. Broadfoot	14 juin	1843	"	1er avril	1912	33	33	12	"	400 00
Galt	"	"	Thos. Barrett	17 juin	1861	"	1er août	1902	41	66	12	"	500 00
Glencoe	"	"	E. Waterworth	19 août	1852	"	28 fév.	1910	33	33	12	"	400 00
Goderich	"	"	A. Chrystal	26 fév.	1846	"	22 août	1902	37	50	12	"	450 00
Guelph	"	Edifice fédéral	N. McLean	7 oct.	1868	"	28 fév.	1910	41	66	12	"	500 00
Hamilton	"	"	Alfred Barnard	27 déc.	1847	"	10 déc.	1894	58	33	12	"	700 00
"	"	"	J. Wigglesworth	7 août	1863	Chauffeur	1er oct.	1896	62	50	12	"	750 00
"	"	"	B. Moriarity	17 mars	1866	"	31 déc.	1911	60	00	12	"	720 00
"	"	"	F. Nicholson	17 déc.	1857	Mécanicien	2 mars	1887	58	33	12	"	700 00
"	"	"	T. C. Butler		1876	Nettoyeur	10 juie	1912	54	10	12	"	650 00
"	"	"	C. Partridge	2 avril	1869	"	12 avril	1909	54	16	12	"	650 00
"	"	Edifices publics	Mme C. White	16 "	1857	"	6 mars	1907	1	25	par jour		141 00
Harriston	"	"	J. Gresh	19 juin	1856	"	8 nov.	1912	35	00	12	mois	420 00
Hawkesbury	"	"	A. Marleau	22 sept.	1857	"	7 août	1905	33	33	12	"	400 00
Ingersoll	"	"	John McDonald	30 juin	1841	"	20 nov.	1900	37	50	12	"	450 00
Kenora	"	"	Mme J. Link	10 mai	1850	"	7 déc.	1901	33	33	12	"	400 00
Kincardine	"	Bureau de poste	G. D. Morrison, M.P.	14 nov.	1860	Concierge	17 mai	1910	20	83	12	"	250 00
Kingston	"	Douane	Jos. Kehoe	21 juin	1873	"	15 "	1905	52	50	12	"	630 00
"	"	Edifice du Revenu de l'Int.	Mme J. Stanbury	27 "	1868	"	2 avril	1909	16	66	12	"	200 00
"	"	" "	J. Lawless		1833	"	8 fév.	1908	41	66	12	"	500 00
"	"	Edifice public	J. Loughern		1852	Chauffeur	1er juin	1912	15	00	12	"	180 00
Leamington	"	"	J. W. Ross	8 août	1860	"	8 mai	1911	37	50	12	"	450 00
Lindsay	"	"	W. Healey	29 mai	1873	"	10 nov.	1908	37	50	12	"	450 00
Listowel	"	Douane	A. Bailey	18 déc.	1846	Concierge	28 "	1912	33	33	12	"	400 00
London	"	"	M. Mulkern	4 sept.	1837	Mécanicien	18 sept.	1888	50	00	12	"	600 00
"	"	Bureau de poste	Wm Greer	12 oct.	1839	Concierge	16 mars	1884	33	33	12	"	400 00
"	"	"	D. Regan	9 mai	1854	Mécanicien, etc.	1er juin	1912	50	00	12	"	600 00
"	"	Edifice public	J. Gilbank	4 déc.	1861	Concierge	31 mai	1906	41	66	12	"	500 00
Markham	"	"	Chs Wales	12 avril	1864	"	9 août	1909	50	00	12	"	600 00
Mitchell	"	"	F. Elliot	14 nov.	1857	"	18 avril	1913	33	33	12	"	400 00
Mount Forest	"	"	W. L. Smith	12 août	1839	"	8 nov.	1912	30	00	12	"	360 00
Napanee	"	"	Mme C. E. Webster	12 juill.	1846	"	4 oct.	1900	41	66	12	"	500 00
Niagara-Falls	"	"	J. C. Brown	1er mai	1862	"	1er juin	1910	53	33	12	"	640 00
North-Bay	"	"	L. A. Gauthier	15 "	1857	"	13 "	1908	55	00	12	"	660 00
Orangeville	"	"	D. McPherson	30 avril	1851	"	15 juillet	1900	50	00	12	"	600 00
Orillia	"	"	John Frawley	14 mars	1844	"	1er nov.	1898	33	33	12	"	400 00
Oshawa	"	"	A. W. Brodie	28 sept.	1850	"	11 déc.	1905	41	66	12	"	500 00
Ottawa	"	Observatoire	A. Villeneuve	11 mars	1857	"	14 "	1904	55	00	12	"	760 00
Owen-Sound	"	Edifice public	H. Wright	24 nov.	1841	"	18 mars	1908	33	33	12	"	400 00
Parkhill	"	"	W. H. Taylor M.P.	4 août	1847	"	12 mai	1910	16	66	12	"	200 00
Paris	"	"	Sam Lee	24 oct.	1841	"	7 juillet	1902	33	33	12	"	400 00
Pembroke	"	"	H. Church	15 nov.	1864	"	5 janv.	1910	33	33	12	"	400 00
Petrolea	"	"	James Shaw	11 juin	1842	"	12 sept.	1904	37	50	12	"	450 00
Peterborough	"	"	G. Stenton	17 sept.	1847	"	7 déc.	1908	45	83	12	"	550 00
"	"	Douane	M. McGill	4 avril	1854	"	1er janv.	1912	33	33	12	"	400 00
Port-Arthur	"	Edifice public	D. McKenzie	12 sept.	1843	"	14 mai	1906	45	83	12	"	550 00
Port-Colborne	"	"	Wm Armstrong	9 "	1846	"	11 juin	1838	33	33	12	"	400 00
Port-Hope	"	"	John Elliott	27 oct.	1877	"	27 fév.	1913	37	50	12	"	450 00

ETAT donnant les noms, etc., des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices publics fédéraux le 31 mars 1913—*Suite.*

Localite.	Edifice.	Nom.	Date de naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
						$ c.		$ c.
Prescott.....Ont.	Edifice public.....	Richard Birks.....	6 avril 1822	Concierge.	1er mai 1899	37 50	12 mois	450 00
Picton..... "	"	R. Ringer.....	17 oct. 1831	"	1er oct. 1912	33 33	12 "	450 00
Renfrew. .... "	"	R. Sim.....	10 fév. 1839	"	11 mai 1899	33 33	12 "	400 00
Sandwich.. ..... "	"	John McLeod....	14 sept. 1883	"	22 juillet 1907	29 16	12 "	350 00
Saut-Sainte-Marie.... "	"	P. J. Racine.....	25 sept. 1865	"	25 sept. 1905	37 50	12 "	450 00
Sarnia..... "	"	J. H. Dyble.....	25 août 1860	"	7 nov. 1903	45 83	12 "	550 00
Simcoe .. .. "	"	N. Porter.....	6 juin 1861	"	21 nov. 1910	40 00	12 "	840 00
Smiths-Falls..... "	"	R. W. Lewis..	19 août 1863	"	8 janv. 1896	58 33	12 "	400 00
Sainte-Catherine..... "	"	A. Clark.....	14 sept. 1860	"	12 déc. 1904	37 50	12 "	450 00
Sainte-Marie..... ... "	"	W. Hoyt.....	19 mai 1856	"	16 mars 1908	33 58	12 "	400 00
Saint-Thomas ..... "	"	G. Luton.....	25 " 1857	"	14 avril 1903	37 50	12 "	450 00
Strathroy..... .... "	"	N. Leitch	12 avril 1868	"	29 juin 1911	33 53	12 "	400 00
Stratford..... "	"	J. P. Murray.....	29 juillet 1850	"	26 juillet 1900	50 00	12 "	600 00
Tilsonburg..... ..... "	"	Thos. Fero.....	19 déc. 1856	"	9 mars 1912	03 33	12 " ...	400 00
Toronto..... "	Edifice fédéral.....	H. E. Hamilton....	14 avril 1838	Surintendant...	10 avril 1902	100 00	12 " .. .	1,200 00
" ..... "	"	Wm. Corrigan..	9 oct. 1864	Aide " ..	17 oct. 1912	100 00	12 "	1,200 00
" ..... "	"	J. H. Rogers.....	26 fév. 1890	Electricien	16 sept. 1912	75 00	12 "	900 00
" ..... "	"	A. W. Charlton.....	19 mars 1870	"	1er déc. 1911	66 66	12 "	800 00
" ..... "	"	Wm Graham.....	16 mars 1840	Charpentier	16 oct. 1896	66 66	12 "	800 00
" ... . "	"	Wm Allison	1er août 1855	Nettoyeur	10 mai 1912	54 16	12 " ...	650 00
" ..... "	"	Jno. Duckworth.....	28 déc. 1880	"	17 juillet 1910	54 16	12 "	650 00
" .... "	Bureau de poste.....	Jno. Sommers.....	8 avril 1835	Chauffeur..	9 oct. 1897	62 50	12 "	750 00
" ..... "	"	R. Eyre.....	11 oct. 1849	"	15 mars 1895	62 50	12 "	750 00
" .... "	"	T. Letray.....	 1858	"	10 mai 1907	66 66	12 "	780 00
" . ..... "	"	Robt. Moore	24 mai 1862	Pr. à l'ascenseur.	12 sept. 1911	54 16	12 "	650 00
" ..... "	"	T. J. Burns.....	6 " 1864	" "	23 nov. 1912	54 16	12 "	650 00
" ..... "	"	Fred. Sturgeon.....	4 mar. 1883	" "	4 déc. 1911	54 16	12 "	650 00
" ... . "	"	Alex. Morrice....	27 janv. 1862	" "	21 fév. 1911	54 16	12 "	650 00
" ..... "	"	A. McCullough.....	24 avril 1856	" "	1er juin. 1911	54 16	12 "	650 00
" ..... "	"	W. Gribble.....	7 mars 1860	Nettoyeur.....	— fév. 1905	58 33	12 " ...	700 00
" ..... "	"	Chas. Gregory.....	27 juillet 1857	"	— " 1904	54 16	12 "	650 00
" ..... "	"	Jno. Cotton,..... ...	31 " 1864	"	17 fév. 1908	54 16	12 "	650 00
" ..... "	"	J. P. Motta.....	19 fév. 1856	"	9 déc. 1912	79 16	12 "	650 00
" ..... "	"	Sam. Walker.....	14 déc. 1880	"	9 " 1912	54 16	12 "	650 00

Toronto	Ont.	Bureau de poste	Geo. McCallum	8 juillet	1868	Nettoyeur	17 fév.	1909	54 16	12	mois		650 00
"	"	" " etc.	Jno. Hages	9 oct.	1857	"	15 août	1910	54 16	12	"		650 00
"	"	" " etc.	L. S. Deas	15 janv.	1854	"	— juillet	1907	54 16	12	"		650 00
"	"	" " etc.	Amb. McCabe	6 sept.	1873	"	20 juin	1911	54 16	12	"		650 00
"	"	" " etc.	Jno. McCasson	21 juillet	1871	"	21 janv.	1911	54 16	12	"		650 00
"	"	" " etc.	F. Edwards	20 mai	1872	"	18 juillet	1904	54 16	12	"		650 00
"	"	" "	Thos. Russell	21 avril	1876	"	20 oct.	1909	54 16	12	"		650 00
"	"	Garage, etc.	Hy. Gray	10 déc.	1872	"	19 nov.	1912	54 16	12	"		650 00
"	"	"	Bruno Marando	25 sept.	1875	Chauffeur	25 "	1912	62 50	12	"		650 00
"	"	Entrepôt de vérification	James Cosgrove	10 fév.	1844	Mécanicien	28 oct.	1874	79 16	12	"		950 00
"	"	" "	Ed. Appleton	26 sept.	1864	Aide-mécanicien	28 sept.	1886	70 83	12	"		850 00
"	"	" "	J. G. Matheson	15 oct.	1865	"	14 mars	1912	66 66	12	"		800 00
"	"	" "	Pat. Cussack	26 mars	1875	Pr. à l'ascenseur	20 sept.	1907	58 33	12	"		700 00
"	"	" "	Jas. Cashen	28 jan.	1866	" "	25 juillet	1906	58 33	12	"		700 00
"	"	" "	A. W. Colbey	24 fév.	1876	" "	4 juin	1912	58 33	12	"		700 00
"	"	" "	Thos. Collis	5 nov.	1872	" "	15 juillet	1912	54 16	12	"		650 00
"	"	" " etc.	Wm. Stringer	22 janv.	1881	Nettoyeur	— oct.	1905	54 16	12	"		650 00
"	"	" "	A. E. Hules	8 juill.	1881	"	1er mai	1906	54 16	12	"		650 00
"	"	" "	Ed. Major	9 sept.	1864	"	10 déc.	1912	54 16	12	"		650 00
"	"	" " etc.	W. H. Pearce	29 avril	1862	Chauffeur	20 nov.	1912	62 50	12	"		750 00
"	"	" " etc.	Thos. Jones	10 nov.	1853	Gardien	4 avril	1912	58 33	12	"		700 00
"	"	Douane	T. J. Enright		1862	Concierge	18 déc.	1905	54 16	12	"		650 00
"	"	"	Pat. Cassidy	2 mai	1862	Chauffeur	8 mai	1906	62 50	12	"		750 00
"	"	"	F. Simpson	8 jan.	1859	Gardien	1er sept.	1903	58 33	12	"		700 00
"	"	"	Wm. Scott		1838	"	1er juin	1905	$2 00 p.j.	12	"		730 00
"	"	"	Thos. Davidson	20 juin	1861	Pr. à l'ascenseur	22 avril	1911	54 16	12	"		650 00
"	"	"	Wm Murphy	16 sept.	1868	Nettoyeur	28 sept.	1905	54 16	12	"		650 00
"	"	"	H. Somers	— mars	1851	"	3 mars	1907	54 16	12	"		650 00
"	"	"	Oliver Hamlett	18 "	1860	"	16 déc.	1912	54 16	12	"		650 00
"	"	Revenu de l'Intérieur	Chas. Baillie	22 sept.	1852	Chauffeur	13 janv.	1891	54 16	12	"		650 00
"	"	Station postale "A"	J. Gormally	26 nov.	1872	Pr. à l'ascenseur	31 oct.	1901	58 33	12	"		700 00
"	"	Station postale	E. F. Tooze	8 déc.	1865	" "	15 déc.	1909	58 33	12	"		700 00
"	"	"	O. Johnston	18 juillet	1874	" "	14 fev.	1910	58 33	12	"		700 00
"	"	Station postale "C"	Jas. Rea	17 fév.	1864	Concierge	12 janv.	1884	50 00	12	"		600 00
"	"	" "D"	J. Devins	18 "	1847	"	3 fév.	1905	50 00	12	"		600 00
"	"	" "F"	J. W. Thornton	11 avril	1867	"	7 avril	1907	62 05	12	"		750 00
"	"	"	Thos. Bridges	22 sept.	1880	Nettoyeur	11 août	1911	54 16	12	"		650 00
"	"	" "K"	Jas. Kirkwood	9 déc.	1850	Concierge	9 déc.	1912	41 66	12	"		500 00
Trenton	"	Edifice public	John Potter	20 juin	1840	"	1er avril	1912	37 50	12	"		450 00
Walkerton	"	"	Mme T. Gibson	21 janv.	1861	Laveuse	12 mai	1905	33 33	12	"		400 00
Welland	"	"	D. McIlvride	16 mai	1876	Concierge	9 juin	1910	41 66	12	"		500 00
Whitby	"	"	Alex. Whitelaw	30 avril	1840	"	1er sept.	1910	37 60	12	"		450 00
Windsor	"	"	W. Curtis	6 mar	1844	"	9 nov.	1880	37 50	12	"		450 00
"	"	"	I. Belleperche	26 oct.	1848	Mécanicien	24 déc.	1907	54 16	12	"		650 00
Wingham	"	"	P. Fisher, M.P.	12 déc.	1832	Concierge	19 nov.	1906	16 66	12	"		200 00
Woodstock	"	"	Robt. Kerr	6 juin	1864	"	11 déc.	1901	41 66	12	"		500 00
Brandon	Man.	"	Jos. Quackenbush	14 "	1857	"	1er déc.	1912	65 00	12	"		780 00
Dauphin	"	"	G. Broadfoot	1er janv.	1853	"	1er janv.	1911	45 00	12	"		540 00
Emerson	"	"	H. Pennock	12 sept.	1871	"	1er juil.	1942	41 66	12	"		500 00
Neepawa	"	"	John Stevens	10 jan.	1865	"	1er nov.	1909	65 00	12	"		780 00

ETAT donnant les noms, etc,, des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices fédéraux le 31 mars 1913—*Suite.*

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par jour.	Date du service.	Salaire annuel.
						$ c.		$ c.
Portage-la-Prairie....Man.	Edifice public.....	Hy. Johns.....	25 juillet 1840	Concierge.....	1er août 1912	45 00	12 mois...	540 00
" ..... "	Nouvel édifice public.....	Wm Neale.....	.....	"	9 mars 1912	33 33	12 "	400 00
Selkirk..... "	" "	W. Kidd.....	11 mai 1879	"	1er mars 1909	55 00	12 "	660 00
Souris.... ..... "	" "	T. Summerfield.....	12 mars 1858	" ...	29 janv. 1912	37 50	12 " ..	450 00
St-Boniface..... "	" "	J. A. S. Chaussé.....	20 août 1857	"	1er oct. 1908	55 00	12 "	660 00
Winnipeg..... "	Vieux bureau de poste....	M. McIvor.....	12 nov. 1867	Mécanicien.....	15 " 1909	75 00	12 "	900 00
" ..... "	" "	Joseph Coutu.....	10 mai 1843	Pr. à l'ascenseur.	16 mars 1896	65 00	12 "	780 00
" ..... "	" "	A. Boiteau.....	23 sept. 1860	Gardien de nuit.	4 avril 1905	60 00	12 "	720 00
" ..... "	" "	W. Waserman.....	1866	Nettoyeur.....	25 fév. 1912	65 00	12 "	780 00
" ..... "	Douane	W. Harrington.....	18 sept. 1871	"	29 sept. 1908	60 00	12 "	720 00
" ..... "	"	J. E. Webster.....	24 juin 1877	Chauffeur.....	25 " 1911	60 00	12 "	720 00
" ..... "	Nouveau bureau de poste..	W. J. Smith.....	27 mars 1863	Concierge.....	31 mars 1910	65 00	12 "	780 00
" ..... "	" " ..	Jos. Hay.....	4 mai 1853	Mécanicien.....	20 juil. 1905	90 00	12 "	1,080 00
" ..... "	" " ..	G. Buckanan.....	6 avril 1862	Chauffeur.....	20 nov. 1911	70 00	12 "	840 00
" ..... "	" " ..	A. Forbes.....	1835	"	1er oct. 1912	70 00	12 "	840 00
" ..... "	" " ..	J. Waterson.....	1er avril 1882	"	31 janv. 1912	70 00	12 "	840 00
" ..... "	" " ..	W. Thorarinson.....	10 fév. 1874	Pr. à l'ascenseur.	10 juillet 1908	65 00	12 "	780 00
" ..... "	" " ..	A. R. Bush.....	8 mars 1872	" .	15 " 1909	65 00	12 "	780 00
" ..... "	" " ..	F. Jenkins.....	21 fév. 1874	" .	10 " 1908	65 00	12 "	780 00
" ..... "	" " ..	P. Hondel.....	1860	" .	1er avril 1913	65 00	12 "	780 00
" ..... "	" " ..	Thos. McMaighan.....	10 oct. 1879	" .	23 nov. 1908	65 00	12 "	780 00
" ..... "	" " ..	W. Shields.....	3 sept. 1852	Gardien.....	20 mars 1913	100 00	12 "	1,200 00
" ..... "	" " ..	Mme M. Pugsley.....	13 oct. 1857	Laveuse.....	19 sept. 1912	95 00	12 "	1,140 00
" ..... "	" " ..	Mme E. Fentrell.....	5 juillet 1860	"	17 avril 1910	74 00	12 "	888 00
" ..... "	" " ..	Mme E. J. Buck.....	24 déc. 1861	"	1er sept. 1910	24 00	12 " ...	288 00
" ..... "	" " ..	Expert Oriental Window Cleaning Co.....	.....	"	.....	12 50	12 "	150 00
" ..... "	Nouvel entrepôt de vérific.	Wm. Clark.....	8 oct. 1868	Mécanicien.....	1er juill. 1908	85 00	12 "	1,020 00
" ..... "	" " ..	J. Sunders.....	25 " 1848	Chauffeur.....	23 nov. 1908	70 00	12 "	840 00
" ..... "	" " ..	John Kennedy.....	1er avril 1867	"	6 oct. 1910	65 00	12 "	780 00
" ..... "	" " ..	John Rohan.....	16 " 1879	"	6 " 1910	65 00	12 "	780 00
" ..... "	" " ..	J. Fontaine.....	26 " 1866	Prép. à l'ascens.	19 mai 1908	65 00	12 "	780 00
" ..... "	" " ..	A. H. Smith.....	1843	" .	8 " 1912	65 00	12 "	780 00
" ..... "	" " ..	J. Knott.....	21 janv. 1864	" .	6 oct. 1912	65 00	12 "	780 06

Winnipeg	Man.	Nouv. entrep. de vérificat.	S. B. Jeffery	9 avril	1878	Concierge	6 oct.	1910	80 00	12 mois	960 00
"	"	" "	F. Burns		1870	Chauffeur	25 "	1912	55 00	12 "	780 00
"	"	Station postale "B"	John Lamb	6 nov.	1849	Concierge	16 mai	1908	60 00	12 "	720 00
"	"	Edifice public	O. Rudford	20 "	1878	Electricien	14 juin	1912	100 00	12 "	1,200 00
"	"	"	Jas. Newton	14 mars	1863	"	7 oct.	1912	85 00	12 "	1,020 00
"	"	"	Wm. Johnson	14 juin	1867	Menuisier	1er sept.	1906	75 00	12 "	900 00
"	"	Douane et bur. de poste	Mlle R. Baghshawe			Lavéuse	15 fév.	1910	85 00	12 "	1,020 00
"	"	Bureau de poste	M. Herczuk			Nettoyeur		1910	5 00	12 "	60 00
"	"	" "	Tini Priest			"		1907	20 00	12 "	240 00
"	"	Bur. comm. des ch. de fer	Mlle R. Derbyshire	20 janv.	1844	Laveuse		1908	8 00	12 "	96 00
"	"	Douane	Mme M. E. Tittle	21 sept.	1868	"	13 juin	1912	60 00	12 "	720 00
"	"	Bâtisse des immigrants	P. C. Deevy	10 juillet	1877	Pr. à l'ascenseur.	9 fév.	1912	65 00	12 "	780 00
"	"	" "	J. Johnson	11 nov.	1866	" "	20 sept.	1912	65 00	12 "	780 00
Calgary	Alta.	Bureau de poste	W. A. English	24 mars	1874	Concierge	25 fév.	1910	75 00	12 "	900 00
"	"	" "	A. W. Barber	17 déc.	1860	Asst. concierge	22 avril	1910	75 00	12 "	900 00
"	"	" "	Thos. Gall	7 mars	1876	" "	11 déc.	1913	65 00	12 "	780 00
Edmonton	"	" "	D. Munro			Concierge	6 fév.	1913	75 00	12 "	900 00
"	"	Nouveau bureau de poste	J. Knowles	21 sept.	1860	Asst. concierge	18 juill.	1913	60 00	12 "	720 00
"	"	" "	L. Darden	17 juillet	1882	Chauffeur	15 fév.	1913	70 00	12 "	840 00
"	"	" "	W C. Hoey	4 oct.	1859	Pr. à l'ascenseur	13 juillet	1913	60 00	12 "	720 00
"	"	" "	F. Lovell	13 avril	1883	Assit.-concierge.	1er avril	1912	70 00	12 "	840 00
"	"	" "	Geo. Lovell	19 fév.	1870	Pr. à l'ascenseur.	1er août	1912	60 00	12 "	720 00
"	"	Terres fédérales	J. Duggan	17 avril	1871	Concierge	27 nov.	1909	25 00	12 "	300 00
Lethbridge	"	Edifice public	W. C. Norman	7 fév.	1871	"	14 déc.	1909	50 00	12 "	600 00
Medicine-Hat	"	"	Thos. Taylor	31 oct.	1875	"	1er mai	1912	75 00	12 "	900 00
Red-Deer	"	Douane, etc	L, Grossith	24 janv.	1883	"	1er juill.	1912	65 00	12 "	780 00
Strathcoua	"	Edifice public	Hy. Rickard	13 nov.	1867	"	1er août	1912	75 00	12 "	900 00
Wetaskiwin	"	"	E. F. Phillips	29 déc.	1862	"	23 avril	1912	50 00	12 "	600 00
Battleford	Sask.	"	E. M. Webb	26 juil.	1875	"	17 janv.	1912	45 00	12 "	540 00
Estevan	"	"	R. Murray	27 sept.	1856	"	23 mai	1010	45 00	12 "	840 00
Humboldt	"	"	N. Kingsley	23 avril	1856	"	1er janv.	1913	05 00	12 "	600 00
Maple Creek	"	"	W. A. Douglass, M.P	27 fév.	1956	"	25 juin	1909	16 66	12 "	200 00
Moosejaw	"	Bureau de poste	R. West	12 sept.	1855	"	21 sept.	1905	54 16	12 "	650 00
Prince-Albert	"	Edifice public	J. Donaldson	7 août	1884	"	1er juill.	1912	75 00	12 "	900 00
"	"	"	Mme A. Whitefor		1893	Laveuse	1er fév.	1913	30 00	12 "	360 00
"	"	"	F. Cacilino			Chauffeur			60 00	12 "	720 00
Regina	"	Bureau des terres	T. Perkins	14 sept.	1852	"	24 sept.	1906	50 00	12 "	600 00
"	"	Bureau de poste	J. Molcolsom	9 nov.	1857	"	5 "	1906	60 00	12 "	720 00
"	"	"	Mme M. Sonoski	3 mai	1873	Laveuse	5 nov.	1909	40 00	12 "	480 00
"	"	"	R. J. Corbin	27 avril	1880	Chauffeur	1er avril	1913	55 00	12 "	600 00
"	"	"	J. Rhinelander	6 fév.	1857	Prép. à l'ascens'r	3 mai	1902	50 00	12 "	600 00
"	"	Bureau des terres	W. J. Gore	24 juillet	1863	Concierge	6 "	1901	50 00	12 "	600 00
Saskatoon	"	Edifice public	R. Elliott	2 sept.	1853	"	1er juin	1912	75 00	12 "	900 00
"	"	"	John Kearns	15 mai	1856	Assist. concierge	23 juin	1912	66 00	12 "	780 00
Yorkton	"	"	E. Arnsby	13 "	1867	"	1er oct,	1912	45 00	12 "	540 00
Atlin	B. C.	Bureau de poste	J. A. Fraser	1er janv.	1851	Concierge	26 juin	1911	12 50	12 "	150 00
Cranbrook	"	Edifice public	S. Fyles	14 août	1870	"	27 janv.	1913	65 00	12 "	780 00
Cumberland	"	"	Thos. Cook	29 mai	1844	"	7 "	1910	54 16	12 "	650 00
Fernie	"	"	R. H. McEwen	13 déc.	1857	"	2 "	1610	70 00	12 "	840 00
Kamloops	"	"	W. W. Taylor	31 janv.	1853	"	9 déc.	1910	60 00	12 "	720 00

ETAT donnant les noms, etc., des mécaniciens, aides-mécaniciens, chauffeurs, concierges, préposés aux ascenseurs et gardiens employés dans les édifices publics fédéraux le 31 mars 1913—*Suite.*

Localité.	Edifice.	Nom.	Date de naissance.	Emploi.	Date de la nomination.	Salaire par mois.	Durée du service.	Salaire annuel.
						$ c.		$ c.
Ladysmith ..... "	Edifice public	Robt. Bell	29 fév. 1840	Concierge.	1er avril 1909	50 00	12 mois..	600 00
Nanaimo .. .. "	"	J. Stewart....	20 août 1896	"	7 mai 1912	60 00	12 "	720 00
" ..... "	"	M. Smith	7 avril 1863	Nettoyeur..	29 juillet 1911	55 00	12 "	660 00
New-Westminster.... "	"	L. Thornber...	4 " 1846	Concierge.....	11 " 1906	54 16	12 "	650 00
" .... "	Edifice des Aff. des Sauv..	A. H. Oakley.....	26 " 1864	"	2 fév. 1909	50 00	12 "	600 00
Nelson..... "	Edifice public	W. Linch.....	18 juil. 1853	"	1er juin 1911	50 00	12 "	000 00
Rossland..... "	"	H. McQuade..... ...	14 déc. 1836	" . ..	1er août 1906	50 00	12 "	600 00
Vancouver..... "	"	A. J. Chisholm..	18 avril 1851	"	1er oct 1903	75 00	12 "	900 00
" ..... "	Nouvel édifice public	D. Inches....	9 déc. 1856	Mécanicien.....	1er fév. 1909	95 00	12 "	1,140 00
" ..... "	Edifice public	G. Wilson	4 juin 1836	Pr. à l'ascenseur	8 oct. 1909	65 00	12 "	780 00
" ..... "	"	Jos. Mulvaney.....	18 déc. 1885	Nettoyeur..	1er mars 1910	70 00	13 "	840 00
" .... "	"	Geo. Small..	22 juin 1855	"	13 juin 1910	70 00	12 "	840 00
" ..... "	"	John Dunsmuir.....	16 nov. 1858	"	10 janv. 1910	70 00	12 "	840 00
" ..... "	Nouvel édifice public.....	M. Churchill.....	13 juin 1854	"	1er oct. 1911	70 00	12 "	840 00
" ..... "	" "	Thos. A. Smith.....	18 oct. 1870	"	1er fév. 1611	70 00	12 "	840 00
" ..... "	" "	F. Patterson.....	8 sept. 1859	"	1er août 1940	60 00	12 "	720 00
" ..... "	" "	J. McCourt	15 " 1865	"	1er nov. 1910	70 00	12 "	840 00
" ..... "	" "	W. J. Chisholm.....	18 " 1893	Pr. à l'ascenseur	14 fév. 1910	65 00	12 "	780 00
" ..... "	Station postale.....	J. D. Thompson.....	31 janv. 1856	" "	9 sept. 1912	70 00	12 "	840 00
Victoria..... "	Edifice public	Wm. McKay.....	31 déc. 1857	Concierge.....	4 fév. 1893	85 00	12 "	1,020 00
" ..... "	"	W. Dick.....	—sept. 1856	Chauffeur.....	1er oct. 1908	70 00	12 "	840 00
" .... "	"	Thos. Fuller.....	....	Assist. concierge	.. ..	70 00	12 "	840 00
" ..... "	"	John Cragg.....	18 janv. 1856	Chauffeur.....	1er mai 1911	70 00	12 "	840 00
" ..... "	"	A. H. Walker.....	....	Nettoyeur..	... .	70 00	12 "	840 00
" ..... "	"	Wm Alderton.	14 nov. 1886	Pr. à l'ascenseur.	1er août 1912	65 00	12 "	780 00
" .... "	"	A. R. Berry	.....	Nettoyeur	..... .	70 00	12 "	940 00
" ..... "	"	P. Dryborough.....	13 avril 1870	"	20 nov. 1912	70 00	12 "	840 00
" ..... "	"	W. J. Gower	6 sept. 1869	"	29 mai 1910	70 00	12 "	840 00
" ..... "	Ancien bureau de douane..	Geo. Lyoll.....	12 fév. 1843	Concierge.....	8 " 1910	60 00	12 "	720 00
" ..... "	Edifice public	J. Drummond	6 juin 1864	"	1er déc. 1912	80 00	12 "	960 00
" ..... "	Ancien bureau de poste...	J. G. Bowden..	25 mars 1866	"	1er oct. 1908	20 00	12 "	240 00
Vernon..... "	Edifice public	C. E. Moher..	28 avril 1853	"	1er août 1912	70 00	12 "	840 00
Dawson ..... "	Bureau de poste.....	R. J. Cogburn..	17 sept. 1852	Gardien de nuit.	1er mai 1912	180 00	12 "	2,160 00

Dawson	"	"	J. K. Johnston	17 avril	1883	Concierge	17 oct.	1904	180 00	12	"	2,160 00
"	"	Edifice de l'administration	C. Corbeil	28 déc.	1864	Laveuse	1er juin	1912	180 00	12	"	2,160 00
"	"	" "	J. A. Murphy	29 juin	1877	Concierge	10 "	1912	180 00	12	"	2,160 00
"	"	" "	Alex. Clark	26 mars	1853	Nettoyeur	1er juill.	1912	180 00	12	"	2,160 00
"	"	" "	J. A. Craig	28 oct.	1858	Gardien de nuit.	1er juin	1912	180 00	12	"	2,190 00
"	"	" "	J. Ballentine	16 mars	1866	Chauffeur	1er janv.	1907	180 00	12	"	2,160 00
"	"	Résidence du commissaire.	N. P. McDonald	8 oct.	1879	Concierge	1er déc.	1905	160 00	12	"	1,920 00
"	"	" "	C. Paddock	19 mars	1870	Gardien de nuit.	1er juill.	1912	160 00	12	"	1,920 00
"	"	" "	Mme Ida Jaitke	27 avril	1858	Laveuse	1er oct.	1908	100 00	12	"	1,200 00
"	"	Cour de police	J. B. Deslauriers	12 juillet	1875	Concierge	1er juin	1906	160 00	12	"	1,920 00
White Horse	"	Edifice public	C. J. MeLennan	22 déc.	1850	"	30 oct.	1902	125 00	12	"	1,500 00

JOS. VINCENT.